

LE PORT DE ROUEN

SA FONCTION COMMERCIALE

SA FONCTION INDUSTRIELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

le Jeudi 4 Mars 1937, à 15 heures 30

PAR

JEAN LAGARDE

JURY D'EXAMEN :

Président : M. LEDUC, Professeur

Suffragants { MM. LEPARGNEUR, Professeur.
SAINT GERMES, Professeur.

LIBRAIRIE

DU

RECUEIL SIREY

(SOCIÉTÉ ANONYME)

22, rue Soufflot, PARIS (V^e)

1937

THÈSE
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

*La Faculté n'entend donner aucune
approbation ni improbation aux opinions
émises dans les thèses ; ces opinions doi-
vent être considérées comme propres à
leurs auteurs.*



UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1936-1937

DOYEN :

M. Henry NÉZARD (*, I. ㊄)

DOYEN HONORAIRE :

M. Eustache PILON (*, I. ㊄)

ASSESEUR DU DOYEN :

M. GOMBEAUX (*, I. ㊄)

PROFESSEURS HONORAIRES :

MM. CABOUAT (O. *, I. ㊄)

DEGOIS (I. ㊄)

PROFESSEURS :

MM. NÉZARD (*, I. ㊄), *Professeur de Droit administratif*, chargé du cours de *Législation minière*.

GOMBEAUX (*, I. ㊄), *Professeur de Droit civil*, chargé du cours de *Droit international privé*.

BRIDREY (*, I. ㊄), *Professeur de Droit romain*, chargé du cours d'*Histoire du Droit public*.

LEPARGNEUR (*, I. ㊄), *Professeur de Droit commercial*,

LEMONNIER (I. ) , *Professeur de Droit civil.*

PERREAU () , *Professeur de Droit criminel, chargé du cours de Droit civil approfondi et comparé.*

LAMPUÉ () , *Professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel.*

YVER, *Professeur d'Histoire du Droit français et d'Histoire du Droit privé, chargé du cours d'Histoire de la Coutume de la Normandie.*

PRUD'HOMME (*, , ) , *Professeur de Procédure Civile et de Voies d'Exécution.*

FRÉJAVILLE, *Professeur de Droit Civil.*

SAINT GERMÈS, *Professeur d'Economie Politique.*

BESNIER, *Professeur de Droit Romain.*

LEDUC, *Professeur d'Economie Politique, chargé du cours d'Histoire des Doctrines Economiques et du cours de Législation Financière.*

PERCEROU, *Agrégé, chargé du cours de Droit Maritime et du cours de Législation Industrielle.*

SECRETAIRE :

M. ROUX (I. , , ) , *Secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.*

A mon Oncle,

JOSEPH LAGARDE

Membre de la Chambre de Commerce de Rouen depuis 1925

AVANT-PROPOS

La division du travail, jouant en définitive entre les productions des nations elle-mêmes, devait permettre aux relations internationales de connaître une activité extraordinaire, véritable caractéristique de la vie économique moderne.

Les conditions nouvelles nées de la tourmente mondiale, allaient conférer aux courants d'échange une importance accrue, la capacité de production de certains belligérants s'étant trouvée pour de longues années considérablement amoindrie alors que d'autres pays acquéraient une situation industrielle et financière incomparable.

De ce déséquilibre fondamental et succédant brusquement à la prospérité factice des années d'après-guerre, a surgi une crise économique d'une violence inconnue jusque-là, atteignant au premier chef le commerce international.

Par des mesures individuelles de protection dont chacun pensait conserver le monopole, les peuples ne sont parvenus qu'à aggraver le mal et tandis que la reprise des relations internationales apparaît comme le seul moyen de recouvrer une économie saine, les pays les plus atteints tendent, au contraire, à se replier sur eux-mêmes, ne voulant point comprendre que la solidarité économique mondiale est une nécessité inéluctable dont l'oubli risquerait d'entraîner à bref délai la ruine de la civilisation tout entière,

C'est dans cette conjoncture que le problème des transports acquiert un intérêt primordial : au contact des réalités nouvelles, la situation de la marine marchande et celle des ports de commerce viennent se placer au premier plan des préoccupations.

Et de même que les difficultés de l'heure succédant à la guerre et à la prospérité auront permis aux grands établissements maritimes de préciser les caractères particuliers de leur rôle et d'affirmer leur utilité ; de même leur examen permettra de faire apparaître les aspects les plus saisissants des phénomènes économiques modernes.

S'autorisant de telles circonstances, une étude sur le port de Rouen vient incontestablement à son heure. Il devient possible désormais de définir sa fonction économique et de rechercher s'il est un élément indispensable de notre organisation maritime.

Si, en effet, le port de Rouen n'a dû qu'à des circonstances exceptionnelles son actuelle prééminence, s'il n'est qu'un non-sens géographique et économique, si, loin de favoriser la richesse nationale, il ne sert qu'à détourner de voies moins coûteuses le trafic dont il bénéficie, les dépenses réalisées jusque-là ont été vaines ; en engager de nouvelles serait folie.

Mais si, par contre, le port de Rouen répond à d'impérieuses nécessités commerciales et industrielles, s'il est seul capable de par sa situation et ses possibilités de concurrencer les principaux établissements étrangers : activer le développement de son outillage, lui donner des armes égales à celles dont disposent ses rivaux européens devient une obligation formelle et rien ne doit être négligé pour attirer sur lui l'attention des pouvoirs publics.

Après avoir analysé les raisons de son développement, déterminé son importance actuelle, recherché enfin dans quel

sens il a évolué depuis la guerre, nous ne pourrions plus ignorer s'il est ou non un facteur essentiel de prospérité.

Mais la connaissance exacte du milieu étant indispensable à l'étude du rôle économique du port de Rouen, nous traiterons dans notre première partie de sa situation, de son outillage et de son administration, nous bornant à rappeler brièvement ce que fut sa longue histoire. Nous avons pensé, en effet, qu'après les travaux considérables suscités par le passé maritime de la capitale normande, nous serions mal venus à nous étendre sur un tel sujet ; nous puiserons dans les documents groupés par d'éminents historiens les éléments utiles à la compréhension des phénomènes actuels ; mais compulser à nouveau les vieux parchemins nous a paru infiniment moins nécessaire à l'étude du port tel qu'il est ou tel qu'il devrait être, que rechercher l'opinion de ceux qui président à ses destinées.

De multiples conversations particulières dont on a bien voulu nous honorer dans les milieux administratifs, industriels et commerciaux ont été à la source de nos réflexions. Des statistiques aimablement communiquées, des détails techniques, des renseignements de toute nature ont été à la base de notre documentation.

Et si parfois nous nous sommes écartés des opinions qui nous étaient exposées avec une telle bienveillance, qu'il ne nous en soit pas moins permis d'adresser à tous ceux auxquels nous sommes redevables d'un appui, d'un concours, notre hommage reconnaissant. Qu'ils trouvent mieux encore dans ce livre qui leur doit tant : la certitude que leurs conseils n'ont pas été vains, le vivant écho des longs entretiens qu'ils voulurent bien avoir avec nous et le fidèle reflet de leurs préoccupations et de leurs désirs.

Sous la froide apparence d'un ouvrage qui voudrait être

purement économique, nous n'avons pu dissimuler l'évocation discrète des siècles écoulés où la « grosse aventure » tentait si souvent les négociants rouennais ; à ceux qui, aujourd'hui, se montrent leurs dignes successeurs, nous dédions notre espoir des renouveaux possibles : Rouen redevenu comme autrefois, par leur énergie et leur persévérance, la cité d'élection des « marchands qui mettent à la mer ».

PREMIERE PARTIE

**LE PORT DE ROUEN
SON ORGANISATION, SON ÉVOLUTION
ET SON IMPORTANCE ACTUELLE**

CHAPITRE PREMIER

Importance de Rouen et de la Seine Maritime dans la Vie Nationale

SECTION I

Situation géographique et avantages naturels

S'il est possible de créer de toutes pièces un port de commerce, il n'est au pouvoir de personne de le développer s'il ne répond, par sa situation, à une véritable nécessité économique.

La position exceptionnelle du port de Rouen a été la raison unique de sa naissance et le facteur principal de sa croissance (1). Ainsi que l'a merveilleusement démontré dans un ouvrage qui peut être qualifié de définitif, M. Hérubel (2), l'emplacement occupé aujourd'hui par Rouen présentait tous les éléments nécessaires à l'établissement d'un grand centre

(1) Rouen est situé sur la Seine à 125 kilomètres du Havre par le fleuve à 88 kilomètres par le rail ; il est distant de Paris de 242 kilomètres par la Seine et de 126 kilomètres par voie ferrée.

(2) HÉRUBEL, *Les Origines des ports de la Seine maritime*. Paris, Société d'Éditions Géographiques, 1930, p. 24.

maritime. A l'époque où le commerce des mers cherchait pour établir ses escales les carrefours de routes, les rades abritées, les points aisément défendus contre les ennemis venus de l'intérieur, mais faciles cependant à mettre en communication avec l'arrière-pays, Rouen connaissait déjà une importance capitale et nous verrons qu'il faut rechercher jusque dans la préhistoire les premières traces de son existence. Il était, en effet, le lieu idéal où convergeaient routes terrestres et maritimes. En même temps qu'il bénéficiait de la présence de la Seine, il offrait le passage à une voie terrestre des plus fréquentées : c'était le lieu où « pour la dernière fois, les rapports étaient aisés entre les pays situés au nord et au sud de la Seine ».

Assez proche de l'embouchure du fleuve pour être maritime, il s'avancait assez profondément dans l'intérieur pour être coupé par de grandes routes continentales et aussi pour être plus aisément défendu contre les attaques des barbares que ses rivaux malheureux : Honfleur, Caudebec, Lillebonne ou Duclair. Rouen s'est donc établi au point où la navigation maritime se substituait à la navigation fluviale (3). Bien qu'une division comme celle-ci ne puisse être en partie qu'artificielle, la ville n'aurait pu prospérer quelques kilomètres à l'aval ou à l'amont de son emplacement actuel. Les ports devaient offrir en effet, avant toute autre chose, au pied même des postes d'amarrage et des quais, une profondeur d'eau suffisante à l'accostage des navires. Rien de plus simple à notre

(3) Au point de vue douanier la navigation est fluviale en amont du pont Boieldieu (au kilomètre 242) et maritime en aval. L'influence de la marée se fait en réalité sentir plus en amont, exactement jusqu'à Pont-de-l'Arche. Enfin, à un dernier point de vue, un décret de 1925 a reporté à Aizier la ligne de démarcation de salure des eaux.

époque que de donner aux bassins le tirant d'eau nécessaire ; mais autrefois on était obligé le plus souvent d'établir le port sur la rive concave naturellement suivie par le courant et présentant du fait de l'érosion la hauteur d'eau maximum. C'est par application de ce principe que Quillebeuf, Vieux-Port, Villequier, Caudebec, Duclair, La Bouille s'étaient installés sur la rive concave ; mais les conditions de peuplement y étaient absolument défavorables soit que la falaise fut comme à Duclair ou à La Bouille trop rapprochée du fleuve et ne permit point la création d'une grande cité, soit au contraire, comme à Caudebec, qu'une vallée importante ait fait du lieu un impraticable marais.

Rouen évitait à la fois ces deux dangers : sans doute la rive droite a-t-elle subi comme ailleurs l'érosion du fleuve, mais deux vallées suffisamment amples celle de Darnétal au Sud-Est, celle de Maromme au Nord-Ouest, avaient formé une vaste plaine non-marécageuse sauf au sud même de la ville, le long du fleuve.

Ainsi le port de Rouen avait réuni dès l'origine des avantages précieux ; il n'allait pas moins s'accommoder des formes nouvelles du commerce maritime : à peu près distinct autrefois du commerce terrestre, celui-ci portait généralement sur des marchandises de valeur et donnait lieu à des courants d'échange limités aux ports eux-mêmes ; les matières pondéreuses ne faisaient que rarement l'objet d'un trafic international et le port était bien plus un marché qu'une simple escale entre le transport terrestre ou fluvial et le transport maritime. Ce dernier caractère qui n'apparaissait que subsidiairement est devenu peu à peu primordial. Aussi longtemps que les transports terrestres prirent le pas sur les transports fluviaux, des ports comme Etaples purent concurrencer sur la Manche le port de Rouen, mais du jour où pour recevoir les quantités

considérables de marchandises sur lesquelles portent les relations internationales modernes, il fallut leur offrir un moyen aisé d'évacuation ou d'acheminement, ils durent inéluctablement disparaître. Le fleuve permet seul, en effet, de conduire la marchandise du producteur au consommateur selon le mode le moins dispendieux ; les ports modernes doivent par conséquent être la voie d'accès d'une région riche et active et pouvoir la desservir rapidement et économiquement.

Est-il besoin de dire que ces nouvelles exigences ne pouvaient qu'affirmer la situation exceptionnelle de Rouen ? Comme New-York, Londres, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Rouen n'a pris une telle extension que parce qu'il était à la fois port maritime et port fluvial (4). La Seine maritime lui permet de faire économiser les 88 kilomètres du transport ferroviaire entre le Havre et Rouen ou les 125 kilomètres que représente entre les mêmes points le trajet par la Seine (5). La Seine fluviale lui offre un moyen de pénétration exceptionnel. Enfin et surtout, elle constitue le mode naturel d'approvisionnement et d'évacuation de la région la plus peuplée et la plus riche de France : le bassin parisien. La présence de Paris dans l'hinterland rouennais est à l'origine de sa primauté actuelle.

(4) La France ne possède, en dehors de Rouen, que deux grands ports profondément entrés à l'intérieur des terres : Bordeaux et Nantes, l'antique Corbilo des Gaulois ; mais la Loire et la Garonne ne constituent pas, comme la Seine, une voie d'évacuation, de sorte que seuls Rouen, Calais, Dunkerque, et bien entendu Le Havre, peuvent compter sur la navigation intérieure.

(5) On a quelquefois prétendu qu'un port comme Rouen, situé à 125 kilomètres de l'embouchure, est une hérésie économique. C'est oublier qu'Anvers se trouve à 88 kilomètres de la mer du Nord et Londres à quelque 200 kilomètres et qu'ils doivent justement l'un et l'autre à cette situation leur incomparable prospérité.

Mais il suffit de considérer attentivement une carte de l'Europe occidentale pour constater que le port de Rouen doit prétendre à mieux encore ; il est non seulement à l'entrée d'une grande route fluviale unissant par la Seine la Saône et le Rhône, la Manche à la Méditerranée ; il est encore la porte naturelle de l'Europe centrale sur la Manche (6). Rouen constitue géographiquement le port européen des marchandises appartenant au grand courant d'échanges Europe centrale-Amérique du Nord : de New-York à Bâle « plaque tournante de l'Europe » la ligne la plus directe passe par Rouen et non point par Anvers ou Rotterdam (7). Ces derniers ports ont dû leur succès à la supériorité du Rhin sur l'archaïque réseau de canaux qu'au ^{xx}^e siècle nous devons encore à Colbert ; il aurait cependant suffi de peu de chose pour compléter sur l'Est la voie séquanais et la Marne.

Quoiqu'il en soit la situation du port de Rouen tant du point de vue européen que du point de vue national est absolument incomparable, elle suffirait le cas échéant à faire de lui un merveilleux instrument de prospérité économique.

SECTION II

Historique

Le site occupé aujourd'hui par Rouen réunissait, nous venons de le voir, d'excellentes conditions de peuplement.

(6) Voir *infra*, II^e Partie, p. 128.

(7) HÉRUBEL, *op. cit.*, p. 32, s'exprime ainsi au sujet de la Seine : « Axe du monde, elle l'était déjà certainement. Elle avait devancé « les routes de l'ambre » de l'âge du bronze qui avaient commencé de se dessiner de la Baltique et des bouches de l'Elbe au fond de l'Adriatique et vers la Grèce du Rhin au Rhône. La route atlantique et la route séquanais sont des aïeules. »

De fait, aussi loin que l'on remonte le cours des siècles, on trouve sur les bords de la Seine les traces certaines d'un habitat continu.

Les vestiges du paléolithique montrent que les premiers hommes s'étaient déjà établis en nos contrées (1) mais plus chasseurs que pêcheurs, ils préféraient aux rives les hauts plateaux limités par les falaises au pied desquelles s'appuyaient les méandres du fleuve. En revanche, l'homme néolithique était marin et agriculteur et, sans approfondir à nouveau une question magistralement traitée par M. Hérubel, nous pouvons croire avec lui que « agriculteurs, pêcheurs, marins, guerriers et par-dessus tout marchands » nos ancêtres de la pierre polie ont exploité « l'admirable route liquide donnée par la nature et que Strabon citera longtemps après comme l'un des axes du monde (2) ».

L'âge de bronze devait à son tour donner lieu à une activité maritime relativement considérable. Ce fut, entre la Normandie et la Bretagne d'une part, l'Irlande et la Cornouailles britannique de l'autre, un échange continu de cuivre, d'étain, de bronze, de poterie, de bijoux et peut-être aussi de produits agricoles. Le bronze venu d'Espagne avait suscité dans la Basse Seine une industrie florissante. A cette époque, par conséquent, ce fut grâce au commerce maritime que naquit la prospérité, et c'est à Notre-Dame de Gravenchon, Lillebonne,

(1) Des témoins de l'industrie chéellenne et acheuléenne ont été retrouvés à Rouen, Sotteville, Caudebec, Lillebonne, Le Havre.

(2) HÉRUBEL, *op. cit.*, p. 23, « c'est sur les pentes, près du Robec, dans les flots et le long de l'anticlinal de la rue Grand-Pont que les hommes se sont fixés ». M. HÉRUBEL a particulièrement mis en relief l'alternance qui, au cours des siècles, a livré tour à tour Rouen à l'influence terrestre et à l'influence maritime.

Jumièges, Le Trait, Caudebec qu'on en retrouve les premières traces avant de les découvrir à Rouen.

Mais le fer venu de l'intérieur, après une longue lutte, détrôna le bronze et l'on peut considérer que dès le v^e siècle avant notre ère il s'était victorieusement implanté ; il est à peu près certain que Rouen à cette époque existait déjà, quelque insignifiante que la bourgade put être. Mais l'activité maritime s'était considérablement réduite depuis l'âge de bronze ; ce n'est en effet que vers le iii^e siècle que les Gaulois semblent être descendus vers les plaines ; et si l'estuaire fut certainement un lieu de transit, la Seine avait néanmoins perdu sa primauté ; la haute Seine et le bassin parisien commandèrent à la basse Seine et lui préférèrent temporairement Corbilo le port de la Loire, et Boulogne.

Après l'empire romain, l'influence terrestre se révéla de plus en plus exclusive. Un peu après 305, Rouen (3) est choisie pour capitale de la seconde lyonnaise, mais toute ambition maritime a disparu, et il en fut ainsi jusqu'au vii^e siècle. Sous les attaques des barbares venus de la mer, les villes ouvertes comme Lillebonne avaient cependant disparu et Rouen devint, malgré elle pourrait-on dire, le port obligatoire d'une région essentiellement maritime. Au vii^e siècle, les ports d'abbaye comme ceux de Saint-Wandrille et de Jumièges s'étaient créés en aval, d'autres établissements comme Caudebec avaient repris vigueur, mais la vie maritime partait désormais de Rouen et les invasions normandes devaient confirmer sa priorité.

(3) Rouen s'appelait sous les Romains Rothomagus ; ce nom se compose de deux mots dont l'un, Macos ou Magus, a la signification de plaine, de champ, de marché, peut-être de grand ; l'autre, Ratu, a le sens de gué, de passage. QUENEDEY, *L'habitation rouennaise*, p. 11. Rouen, Lestringant, 1926.

La domination normande (4) conféra à Rouen une puissance qu'elle ne retrouva jamais ; aux ^xⁱ^e et ^xⁱⁱ^e siècles son port était le premier d'Europe et c'est en vain que Paris s'efforça de détourner de la voie séquanaisa son trafic avec l'Angleterre ; Honfleur était devenu son avant-port et Dieppe son débouché isthmique et sa souveraineté s'étendait sur la majeure partie du cours de la Seine depuis l'embouchure jusqu'à Mantes. Mais en 1204, la Normandie retourna à la France et tout naturellement Paris chercha à supplanter le port normand ; de là, entre les Rouennais et la royauté une lutte de tous les instants : les premiers perdirent beaucoup de leurs privilèges mais, au ^x^v^e siècle, ils étaient encore en fait les maîtres de la Seine maritime (5).

La création du Havre en 1517 porta le premier coup à la primauté rouennaise ; la décadence fut rapide et en 1596, lorsque les habitants ouvrirent leurs portes à Henri IV, le port était presque désert (6). Le règne de Henri IV devait lui rendre une partie de son ancienne splendeur et les relations commerciale reprirent avec l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, l'Espagne et l'Allemagne, tandis que se développait la colonisation du Canada par les marins normands. Le port n'eut malheureusement pas à se réjouir au même titre des règnes de Louis XIII et de Louis XIV (7) encore que le passage aux aflai-

(4) Le nom de Rouen vient de « Rolf Havn », port de Rollon.

(5) LE CORBEILLER, *Histoire du port de Rouen*, p. 75. Rouen, Schneider, 1902.

(6) E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le Commerce maritime de Rouen*. Rouen, Brument, 1857.

(7) FOUQUET, dans son *Histoire civile, politique et commerciale de Rouen* (1876), rapporte que la révocation de l'Edit de Nantes fit perdre à Rouen 20.000 habitants sur 80.000. Deux ans plus tard mourait, en 1687, le grand explorateur rouennais CAVELIER DE LA SALLE, qui avait donné à la France la Louisiane et le bassin du Mississipi.

res de Colbert de 1661 à 1683 se traduisit par une reprise du trafic. Toutefois, nos armateurs faisaient toujours flotter sur les mers le pavillon rouennais et, à l'aube du XVIII^e siècle, le trafic était redevenu considérable. Le traité d'Utrecht en 1713 et celui de Paris en 1763 portèrent des coups funestes à la ville, et en 1771, tandis que Le Havre annonçait 1.052 navires pour 128.496 tonnes, il en entraît à Rouen 1.380 pour 91.186 tonnes ; mais, sur ce nombre, 107 seulement se livraient au grand cabotage qui donnait lieu à un trafic de 11.152 tonnes et 100 venaient de l'étranger avec 8.000 tonnes.

Les guerres de l'Indépendance, celles de la Révolution et de l'Empire, en particulier le blocus continental, et par-dessus tout la substitution de la navigation à vapeur à la navigation à voiles allaient consacrer la ruine du port de Rouen. Le tirant d'eau des navires augmentant, l'estuaire dont les bancs de sable ne gênaient pas la navigation des petits voiliers de 100 à 150 tonneaux, ne permit qu'avec des difficultés bientôt insurmontables le passage des voiliers de 400 tonneaux utilisés dès la seconde moitié du XVIII^e siècle pour le long cours et surtout, des nouveaux steamers. En 1815, le premier bateau à vapeur monta à Rouen, en 1821 le trafic avec l'étranger était tombé à 30.000 tonnes et en 1830 à 8.000 tonnes ; en 1848 le tonnage total était de 323.370 tonnes, mais 262.707 tonnes devaient être imputées au cabotage national : la grande navigation maritime, le cabotage international et le long cours avaient oublié le port de Rouen. Troisième port de France au début du siècle, il n'était plus que le quatrième en 1846, le cinquième en 1848 et le neuvième en 1867.

Pendant ce temps, les édiles rouennais n'étaient pas restés inactifs, ils avaient obtenu la loi du 31 mai 1846 accordant 3 millions pour l'aménagement de la Seine maritime, mais les travaux commencés dès 1848 ne pouvaient porter leurs fruits

que quelques années plus tard. Les efforts de la Chambre de Commerce devaient enfin obtenir leur résultat : c'est entre 500 et 600.000 tonnes que se chiffrait le trafic de 1850 à 1870, nous le retrouvons en 1871 à 726.782 tonnes et depuis cette époque la progression fut stupéfiante : le premier million fut atteint en 1878 (1.040.579 tonnes exactement), le second en 1891 avec 2.060.000 tonnes, le troisième en 1906 avec 3.730.000 tonnes, le quatrième en 1906 (4.100.000 tonnes) et le cinquième en 1913 avec 5.597.608 tonnes. Dès 1904, Rouen passait à la tête des ports français pour le tonnage importé. Le trafic avait décuplé entre 1870 et 1913 à l'époque où le parlement votait la loi du 13 mai pour le financement des améliorations qu'exigeaient la nouvelle importance du port. Aucun établissement maritime ne pouvait se glorifier d'une telle progression.

Deuxième port français à la veille de la guerre, Rouen pouvait espérer voir se poursuivre l'accroissement constant du trafic : en fait, devenu la base navale des armées alliées il dépassa Marseille en 1915 et atteignit en 1918 10.073.660 tonnes ; mais en 1924 Marseille reprenait la première place ; ce dernier port rétrogradait en 1928 et depuis cette date devait laisser la tête des ports français pour le tonnage manutentionné, à son rival normand. Peu nous importe au surplus la hiérarchie des ports français : les chauvinismes locaux ne peuvent se satisfaire qu'au détriment de l'intérêt général ; il nous suffit de constater qu'à toutes les époques de notre histoire, en dépit de la concurrence souvent victorieuse que lui firent à tour de rôle Phocée, Corbilo, Etaples, Boulogne, ou Le Havre, il s'est toujours tenu en bon rang. Rien d'étonnant par conséquent à ce que les conditions difficiles du commerce contemporain, discriminant impitoyable entre toutes les entreprises et ne laissant subsister que les mieux armées pour la lutte, aient affirmé son importance.

Nous pouvons dès lors, avant d'aborder l'étude de l'importance actuelle du port de Rouen, préciser que celle-ci n'est pas née de conditions spéciales et temporaires mais qu'elle était commandée par l'exceptionnelle situation géographique du port que vient confirmer, si la chose pouvait être encore nécessaire, la prospérité des siècles écoulés.

SECTION III

La place du port de Rouen dans le commerce maritime français

Il n'est point question à la fin de ce chapitre introductif de détailler les éléments actuels de la prospérité du port mais bien d'indiquer quelle est, d'une façon générale, son importance et son activité (1).

En 1930, dernière année normale avant la crise, le tonnage avait atteint le chiffre de 9.927.542 tonnes pour l'ensemble des importations et des exportations : 9.045.784 tonnes pour les premières et 881.758 pour les secondes. Le charbon représentait 59 % des importations avec 5.357.948 tonnes ; les hydrocarbures 14 % avec 1.310.847 tonnes et les vins un peu plus de 6 % avec 612.653 tonnes ; les autres courants principaux d'importations étant représentés par les pâtes de bois et papiers : 321.023 tonnes et 79.136 tonnes ; les phosphates, 310.954 tonnes ; les bois et rondins, 258.965 tonnes et 59.748 tonnes ; les pyrites, 250.827 tonnes (2). Rouen confirmait ainsi sa place

(1) Le port maritime de Rouen s'étend administrativement de La Bouille au pont Boieldieu, soit exactement sur 18 kilomètres ; le port fluvial commence au pont Boieldieu pour se terminer au kilomètre 234 de Paris, absorbant ainsi une longueur de 12 kilomètres.

(2) La plupart des statistiques dont nous ferons état au cours de ce livre nous ont été communiquées par le chef de la statistique du port de Rouen, M. DUCOURTIL

en tête des ports français (3); sa part dans le trafic total des ports français était passée de 5 % en 1875 à 19 % en 1930. Et si l'on compare le trafic actuel avec celui réalisé en 1830 au titre du commerce international on peut conclure avec M. Albert Faroult (4) qu'à cent ans de distance le trafic a été affecté du coefficient 1.000 : le tonnage général de tous les ports français passant pendant la même période de 1.638.893 tonnes à 51.876.328 tonnes.

La crise s'est naturellement fait lourdement sentir à Rouen, le port important principalement des matières nécessaires à l'industrie. Nous étudierons plus loin quelle a été exactement son incidence ; bornons-nous pour le moment à signaler que le trafic total du port a rétrogradé à 8.800.016 tonnes en 1931 et à 8.002.404 tonnes en 1936 (5). Mais le trafic général des

(3) Le tonnage réalisé pendant l'année 1930 par les principaux ports français s'établissait comme suit :

Rouen	9.927.542 tonnes
Marseille	9.016.386 tonnes
Bordeaux	5.017.738 tonnes
Dunkerque	4.952.691 tonnes
Le Havre	4.861.605 tonnes

Il est à peine besoin de souligner que, pour le classement des ports de commerce, c'est le facteur tonnage de marchandises manutentionnées qui présente le plus d'importance. M. Paul DE ROUSIERS (*Les Transports maritimes*, p. 96) s'exprime en ces termes : « La valeur des marchandises transportées par un navire est le fait le plus intéressant à connaître au point de vue commercial, ce n'est pas le plus intéressant au point de vue de l'industrie des transports maritimes, le poids est l'élément le plus utile à connaître ».

(4) Le port de Rouen, en dépit de sa décadence, était resté un centre important pour le cabotage national.

(5) Rouen est évidemment en même temps qu'un grand port maritime un port fluvial des plus importants : le second de France après Strasbourg, réalisant en 1930 : 5.148.168 tonnes contre 5.702.099 à Strasbourg; en 1931 : 4.949.957 tonnes ; en 1932 : 4.817.482 tonnes et, en 1935 : 4.959.773 tonnes.

ports français n'est plus maintenant que de 45.319.263 tonnes (chiffres de 1935) de sorte que c'est encore 18 % du tonnage global qui passe par Rouen.

Aussi bien nous ne devons pas nous en tenir au seul trafic du port de Rouen, mais à celui de tous les ports de la Seine maritime. Ce qui nous importe en effet, c'est uniquement de voir la première voie française de navigation intérieure puissamment outillée et capable de jouer le rôle auquel elle est destinée ; des circonstances politiques et surtout la position géographique de Rouen ont voulu que cette ville commande toute la région, mais il n'en reste pas moins que traiter du port de Rouen c'est traiter effectivement du port de la Seine maritime (6). En fait, c'est un rôle considérable que joue à cet égard l'estuaire. Ses trois ports : Le Havre (7), Honfleur et Rouen réalisaient en 1930 : 14.948.823 tonnes soit 29 % du tonnage total des ports français alors qu'il représente avec ses 12 kilomètres de développement $1/250^{\circ}$ environ des côtes de France. Mais ce ne sont pas seulement Le Havre, Honfleur et Rouen qui reçoivent et expédient des marchandises ; c'est encore tout le long de la Seine un grand nombre de petits établissements contribuant à faire du fleuve une « grande rue industrielle ». Il ne se passe point d'année sans qu'une usine un entrepôt ait choisi pour s'établir un des méandres du fleuve restant ainsi en communication également aisée avec

Son trafic total s'élevait ainsi à 15 millions de tonnes que la crise a réduit à 12 millions de tonnes ; tel qu'il est, ce chiffre lui laisse une avance de plus de 4 millions sur son suivant immédiat : Marseille.

(6) JONGLEZ DE LIGNE (1869) et SEKUTOWICZ (1905) ont ainsi intitulé leurs ouvrages sur le port de Rouen.

(7) Le Havre est le premier port français pour le nombre de passagers et pour la valeur des marchandises, et le troisième (5.409.000 tonnes en 1935) pour le trafic maritime.

la mer et avec l'arrière-pays. Le port de Rouen lui-même, dont un décret de 1930 a reporté la limite aval au petit port de La Bouille à quelque cent kilomètres de l'embouchure, comprend les installations établies sur le territoire de Rouen, Grand-Quevilly, Petit-Couronne, Grand-Couronne, Croisset et Dieppedalle. Ses annexes qui englobent tous les ports secondaires de la Seine maritime et en particulier Duclair, Le Trait, La Mailley et Caudebec ont donné lieu en 1930 à un trafic de 65.559 tonnes passé à 71.533 tonnes en 1932 et à 405.180 tonnes en 1936 ; mais la plus importante de ces annexes sera sans aucun doute le nouveau port pétrolier de Port-Jérôme dont les différentes usines pourront recevoir près de 1.500.000 tonnes de pétrole brut.

Au surplus, la Normandie ne limite pas son activité maritime à l'estuaire de la Seine : Caen, le 7^e port de France en 1930, avec 2.000.516 tonnes ; Dieppe, Cherbourg qui, escale de lignes transatlantiques américaines, anglaises et allemandes, était en 1930 le 1^{er} port français pour le tonnage de jauge, Granville, Le Tréport, Fécamp, Trouville recevaient en 1930 3.799.212 tonnes qui, joints aux chiffres de l'estuaire, donnent un total de 18.748.035 tonnes, soit 38 % du tonnage de la France ; (les mêmes chiffres étaient devenus en 1932 : 2.958.980 et 15.207.310 tonnes représentant 36 % du tonnage total). Il est bien permis, dans ces conditions, de conférer à la Normandie le titre de porte de la France.

Dans sa recherche de la voie la plus économique et disons le mot, la plus pratique, le monde moderne a retrouvé les voies maritimes anciennes et, comme au temps de l'hégémonie anglo-normande, il a consacré la puissance maritime de la Normandie et la primauté de sa vieille capitale.

CHAPITRE II

Description et organisation du port de Rouen

SECTION I

Les accès du port

La question de ses accès est pour le port de Rouen la question vitale. Sa situation sur le fleuve à une grande distance de la mer est la première raison de son importance, mais elle l'oblige en revanche à travailler sans relâche à l'amélioration de ses accès : estuaire et Seine maritime.

L'Estuaire. — Du jour où le tonnage des navires put rendre leur passage difficile, l'aménagement préoccupa les rouennais (1) et un livre entier ne suffirait point à épuiser le sujet. Des travaux importants pouvaient seuls permettre à Rouen de retrouver la place que l'ensablement de l'estuaire lui avait fait perdre au commencement du xix^e siècle. En 1800, les 61 kilomètres qui séparaient la Mailleraye de la mer étaient à l'état d'estuaire ; la largeur du lit atteignait 3.200 mètres à Quillebeuf et le fleuve était parsemé de bancs de sable au milieu desquels le chenal décrivait des sinuosités variables (2). Les voi-

(1) *Bulletin de la Société Normande de Géographie*, oct.-déc. 1911. Mareel COULON, *L'estuaire de la Seine et le port du Havre*, p. 201.

(2) *Bulletin S. N. G.*, 1930, t. XLIV, p. 44. PERRÉE, *Le port de Rouen et son développement depuis 50 ans*.

liers devaient poser à Quillebeuf et mettaient souvent quinze jours, parfois même un mois, pour monter à Rouen. Le problème était particulièrement difficile à résoudre du fait des résistances havraises et honfleuraises : il fallait dégager le chenal sans ensabler aucun des deux ports de l'estuaire ; la loi de 1846 adopta un plan Dégenétais, Vauthier, Vernon, Harcourt, Hérout, Bisson, Lavoinne projetant la construction de digues s'évasant doucement vers l'aval avec un chenal légèrement sinueux ; le travail se fit lentement : de 1848 à 1866 furent construites les premières digues que l'on consolida de 1865 à 1885 et, depuis cette dernière date, on les compléta vers l'aval et vers l'amont. La digue sud atteint aujourd'hui le méridien de La Rivière-Saint-Sauveur à peu près à égale distance de Fiquefleur et de Honfleur ; la digue nord se termine un peu à l'aval du méridien de Honfleur — exactement au kilomètre 356,500 — une loi du 11 février 1909 en ayant autorisé la prolongation sur 4 kilomètres. La loi du 26 août 1913 réserva la question de l'estuaire excipant de ce que le problème technique n'était pas encore résolu ; est-il besoin d'ajouter qu'après vingt ans d'attente, les accès du port sont loin de répondre aux exigences du trafic moderne ?

Sans doute, l'estuaire ne présente plus pour la navigation un danger quelconque ; la clause « Rouen excluded » qui figurait sur les chartes-parties et qui témoignait des naufrages jadis si nombreux a disparu des usages maritimes ; aucun accident grave ne s'est produit depuis de longues années et les incidents atteignent une moyenne à peine supérieure à 1 ‰, coefficient particulièrement éloquent pour la sécurité de la navigation. Mais il faut encore fixer le chenal et l'approfondir suffisamment pour permettre le passage en toute marée des navires calant 8 mètres, tandis qu'il n'est accessible dans les mêmes

conditions qu'aux navires calant de 5 à 5 mètres 20 (3), et aux plus fortes marées 7 mètres 50. Ces chiffres sont d'autant plus insuffisants que l'on tend de plus en plus à utiliser des cargos de 3 à 4.000 tonnes de portée en lourd calant 6 mètres, et cela même pour le transport du charbon (4) ; quant aux pétroliers ils calent généralement 7 à 8 mètres et les plus récents vont jusqu'à 9 m. 50 de sorte que le plus souvent ils sont obligés d'alléger au Havre avant de monter à Rouen. Si un tel fait montre la qualité du port de Rouen où l'on trouve encore intérêt à débarquer des marchandises en dépit des frais considérable d'une seconde escale, il n'en est pas moins absolument paradoxal et l'on comprend l'urgence d'une amélioration.

Par suite de l'importance du marnage dans la baie de la Seine, un homme debout à l'heure de la basse mer en marée de syzygie aurait à peine de l'eau à la ceinture à l'endroit où quel-

(3) Il s'agit du mouillage disponible en haute mer de faible morte eau, car le mouillage en Seine maritime est de 5 m. 50 à 5 m. 80 entre la mer et la Risle et de 6 m. 50 à 6 m. 80 entre la Risle et Rouen ; mais il faut tenir compte du « pied de pilote », c'est-à-dire de la marge nécessaire entre la quille et le lit du fleuve.

(4) Dans une étude sur « La dimension des navires modernes et la politique des ports » (*Europe Nouvelle*, n° du 14 mars 1931), Rolland BORIS concluait que le rendement maximum d'un cargo rapide (13 nœuds) était obtenu par un déplacement de 4.200 tonneaux. Cette limitation du tonnage nous paraît tout à fait justifiée en ce qui concerne les navires transportant des marchandises diverses nécessitant une manutention longue, et difficiles à grouper en grandes quantités ; elle est incontestablement trop modeste pour des cargaisons de marchandises pondéreuses en vrac ou des hydrocarbures qu'un port comme Rouen peut débarquer à des cadences rapides.

Signalons à ce sujet que les travaux entrepris à Rotterdam, Anvers, Dun kerque et Le Havre porteront leur tirant d'eau respectivement à 12 m., 10 m., 12 m. et 9 m.

ques heures plus tard des cargos de 10.000 tonnes pourront monter (5).

C'est dans de telles circonstances que fut préparé le projet qui allait devenir la loi du 11 janvier 1931 (6). La nature exacte des travaux votés avait été précisée dans l'avant-projet de l'administration des travaux publics en date des 5-21 avril-16 juin 1928 (7). Le tracé adopté fixe le chenal au sud de l'estuaire ; il permet donc d'une part d'éloigner du Havre le

(5) LÉON VADET, *Le pilotage en Seine Maritime* (*Revue Economique de l'Ouest*, 1929, n° 8, p. 31).

(6) Loi du 11 janvier 1932, art. 1^{er} : « Sont déclarés d'utilité publique, « conformément à l'avant-projet dressé à la date des 5, 21 avril, 16 juin « 1929, par les Ingénieurs de la 3^e section du Service maritime de la Seine- « Inférieure et aux conclusions du Conseil supérieur des Travaux publics, en « date du 26 avril 1929, les travaux d'aménagement de l'estuaire de la « Seine prévus au programme d'amélioration et d'extension du port de « Rouen et de ses accès maritimes défini à l'article premier (dernier alinéa) « de la loi du 26 août 1913. La dépense est évaluée à 430.000.000 de fr. »

(7) Avant-projet des 5-21 avril, 16 juin 1928 :

1° « Remplacement, à partir de l'embouchure de la Risle, de la digue « sud convexe actuelle par une digue concave passant dans les environs de « Honfleur et prolongée jusqu'au méridien 11 et s'infléchissant ensuite vers « le sud-ouest pour s'arrêter à la rive vers le méridien 10 un peu à l'ouest « de la falaise des Fonds. Les produits du rescindement de la rive sud « devront être relevés entièrement sur berge en arrière du tracé de la nou- « velle rive.

2° « Etablissement d'une digue sur le banc du Ratier, en prolongement « de la digue concave, les deux ouvrages étant toutefois séparés par un « intervalle de deux kilomètres environ, de manière à ne pas modifier l'ex- « trémité amont du chenal de Villerville ;

3° « Etablissement d'épis et d'un ouvrage longitudinal de défense de « plage sur la rive nord entre les méridiens 10 et 13 ;

4° « Rectification de la rive nord en aval du méridien 24 (feu de la tou- « relle Ygou. »)

Voir les rapports présentés au Sénat par M. BRINDEAU (Sénat, 1931, n° 541 et 825) et à la Chambre, par M. ANQUETIL (1930, n° 3937).

courant de jusant, d'autre part d'offrir à Honfleur le même accès que celui de Rouen, enfin il respecte les intérêts des stations balnéaires du Calvados.

Le problème technique étant résolu et la loi déclarant les travaux d'utilité publique étant votée, il reste à étudier le financement et l'exécution des travaux : l'article 2 de la loi met la moitié de la dépense soit 215 millions à la charge de la Chambre de Commerce, les 5/24^{es} de cette somme devant être fournis par le département de la Seine-Inférieure. Pour disposer des fonds nécessaires, la Chambre de Commerce après différents échanges de vue avec les principaux groupements autorisés et, en particulier, l'Union des Usagers du Port de Rouen et le Comité Central des Armateurs de France (8), a élaboré la combinaison financière suivante : La durée prévue pour l'exécution des travaux est de 14 années de sorte que les 215 millions sont représentés par 13 tranches de 15.500.000 francs et 1 dernière tranche de 13.500.000. La contre-partie est fournie en premier lieu par 8.700.000 francs de péages supplémentaires, en second lieu par un emprunt à 6,8 %, intérêt et amortissement compris, remboursable en 30 ans, contracté annuellement et dont le montant va de 5.000.000 la première année à 13 et 11 millions pour les dernières années ; enfin par les contributions gouvernementales constituées par 12 annuités de 1 million, 3 annuités de 2 millions et 8 annuités de 3. 300.000.

Le chiffre de 450 millions devait soulever les objections des adversaires du port de Rouen (9) ; il est facile de répondre tout d'abord que le coût réduit des travaux dans le port de

(8) Voir *infra*, section 5, p. 61.

(9) V. *Rouen Maritime*, n° 41, p. 1.

Rouen (10) est susceptible de compenser et au delà les dépenses de l'estuaire ; au surplus, celui-ci n'avait coûté que 59 millions de 1848 à 1910 et peu de ports, même parmi les plus modestes, ont été moins onéreux pour les finances publiques. Mais surtout, les dépenses affectées à l'estuaire constituent le plus merveilleux des placements : derrière les digues, les vases classées par le courant peuvent se déposer dans une eau calme ; de 1892 à 1906, la superficie des terrains herbés entre le canal de Tancarville et la Seine s'est accrue par alluvionnement de 1.600 hectares (11) qui, en 1907, produisaient tant par coupes que par location, la somme de 412.975 francs ; la surface ainsi gagnée s'est trouvée considérablement accrue depuis lors et les seules dépendances du port de Rouen — une étendue à peu près égale ayant été attribuée au Havre — produisent pour Gonfreville (1.600 hectares), Quillebeuf (449 hectares), et Beuzeville (797 hectares), près de 1.500.000 francs de location annuelle ; enfin toute marchandise passant par Rouen au lieu du Havre, en provenance ou à destination du bassin parisien, représente pour l'importateur ou l'exportateur une économie que l'on peut chiffrer à un taux minimum de 10 francs par tonne soit pour les 8 ou 9 millions de tonnes du trafic total, une économie de 80 à 90 millions dont bénéficie la collectivité française ; c'est véritablement pour les 450 millions que l'on a mis 23 années à accorder au port, un bel intérêt.

Quoiqu'il en soit, l'année 1932 s'est passée en démarches, enquêtes, rapports, contre-rapports, mais sans aucune mise en

(10) Rapport de M. A. FAROULT à la Chambre de Commerce ; séance du 9 juin 1932.

(11) C'est en réalité 2870 hectares qui avaient été gagnés ; des marais étant en voie de formation avant l'endiguement.

route des travaux ; l'enquête d'utilité publique s'est close le 22 octobre 1932 dans des conditions favorables, un second rapport avait été envoyé le 7 juillet 1933 au ministère des Travaux publics et l'on pouvait espérer, toute considération financière étant écartée, la Chambre de Commerce devant avancer l'intégralité des premiers travaux, que l'année 1933 ne se terminerait pas sans que ne reçoivent un commencement d'exécution les améliorations prévues par la loi du 11 janvier 1932 (12).

En fait les opérations ne commencèrent réellement qu'en 1934 par l'exécution de travaux dénommés de première urgence et qui se poursuivirent jusqu'à la fin de l'année 1936.

Ces travaux consistaient en la formation du corps de la digue sud en amont du méridien de la Rivière-Saint-Sauveur.

On vient en outre de commencer l'exploitation des Carrières de Pierre-Gand dont sont extraits les matériaux crayeux qui serviront au revêtement de la digue. Enfin, on a déjà construit une route d'accès partant de Fatouville, des terres-pleins, des voies ferrées et des appontements.

Les autres travaux, classés de seconde urgence, consisteront dans le déplacement de 30.000.000 de m³ de terres qui doivent être rejetés au sud de la digue en construction, et l'établissement des digues en estuaire (13).

(12) De nouveaux bancs de sable s'étant constitués en travers du chenal il a fallu entreprendre au mois de juin 1936 des dragages continus et les intensifier en novembre ; les dragages ont continué depuis lors pour l'entretien du nouveau chenal sud.

(13) Les travaux de première urgence ont été effectués à l'aide d'excavateurs et de grues à terre.

Pour l'exécution de la seconde tranche, une drague suçeuse de 1.000 m³, d'un prix de 22.000.000 de fr., commandée en 1934, va être livrée incessamment par les Chantiers de Bretagne. Cette drague — qui portera le nom de *Victor-Guilloux* — est la plus puissante de celles construites en France jus-

La Seine Maritime. — L'aménagement de la Seine maritime présente pour le port un intérêt, sinon vital comme celui de l'estuaire, du moins des plus sérieux.

Le programme de la loi du 26 août 1913 comprenait à ce sujet au 2^e paragraphe de l'article 1^{er}, les prévisions suivantes :

« L'exécution des travaux de régularisation des rives et d'approfondissement de la Seine entre Rouen et la Risle. »

C'est de ce chef, 33 kilomètres de digues neuves et 35 kilomètres de défenses de rives qui sont en cours de réalisation ; les îles occupant le chenal sont dérasées tour à tour : l'île Groult en 1931, l'île Sainte-Barbe en 1932-1933, d'autres comme l'île du Val-de-la-Haye, seront prochainement reliées à la rive (14) de façon à obtenir le tracé rectiligne favorable au régime du fleuve.

D'autre part, les approfondissements sont calculés pour permettre la montée des navires de 8 mètres de tirant d'eau par très faible pleine mer ; à la descente, les navires allant en sens inverse de l'onde marée ne bénéficient évidemment pas de la même profondeur d'eau, mais cet inconvénient est à Rouen négligeable puisqu'il s'agit surtout d'un port d'importation.

Si l'on considère que la montée de la Seine jusqu'à Rouen ne demande que 7 heures ; que, grâce au balisage de l'estuaire et à l'éclairage des rives, la navigation est aussi intense de nuit que de jour ; que, si elle nécessite l'aide d'un pilote, le remorquage, par contre, est inutile ; si l'on retient enfin que, signalés par radio, les navires reçoivent à La Bouille sans s'arrêter, la désignation de leur poste d'amarrage et peuvent être ainsi immédiatement placés aux quais en rivière dès leur arrivée

qu'à ce jour. Une seconde drague (à couteaux lui permettant d'attaquer les rives) a été mise au concours. Elle sera d'une force de 4.000 chevaux.

(14) En vue de la création d'un port de yachts. Les travaux seront vraisemblablement commencés dans le courant de l'année 1937.

sans avoir à franchir écluses ou pertuis : on doit amettre que la montée de la Seine ne constitue plus pour les navires une gêne quelconque. En fait les frêts pour Rouen sont aujourd'hui les mêmes que pour Le Havre et l'essor de Rouen se poursuit dans la mesure exacte de la solution qu'il apporte au problème fondamental de ses accès.

SECTION II

L'outillage, les quais et bassins

L'extraordinaire progression du tonnage manutentionné depuis la fin du XIX^e siècle avait dépassé les prévisions les plus optimistes. C'est pourquoi, quel qu'ait été l'esprit d'entreprise de ses dirigeants, le port de Rouen ne semble pas à première vue posséder un outillage des quais et des bassins en rapport avec son importance actuelle ; des établissements comme Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, qui sont loin de faire face au même trafic, paraissent, à cet égard, infiniment plus avancés.

En réalité, Rouen possède un outillage suffisant ; l'illusion contraire provient de ce que son trafic ne se compose pas, comme celui des ports que nous venons de citer, pour une grande part de marchandises diverses généralement de haute valeur et nécessitant un outillage spécial. Point n'est besoin pour le charbon, les hydrocarbures, les vins eux-mêmes, et d'une façon générale les marchandises pondéreuses qui représentent 82 % (1) du tonnage total, des quais parfaitement entretenus et des hangars perfectionnés qui font l'orgueil de ses concurrents ; ce qu'il faut, à Rouen, ce sont des engins puissants et rapides et de vastes terre-pleins.

(1) En 1932 les marchandises pondéreuses ont donné 6.280.111 t. sur 7.359.451 aux importations et 537.951 sur 733.826 aux exportations.

La disposition du port de Rouen en un long fuseau le long de la Seine lui donne des postes de réception de navires en nombre pratiquement illimité ; le fleuve met d'autre part à sa disposition un débouché sans égal de sorte que Rouen a pu, sans une journée d'embouteillage, faire face pendant la guerre, à un trafic, qui de 1914 à 1916, passait de 5.134.000 tonnes à 9.743.000 tonnes. Ces facilités d'extension ; la certitude où l'on pouvait légitimement se trouver, de conserver un trafic que les avantages économiques de sa situation avaient seuls attiré, auraient pu faire négliger l'outillage du port. En fait, les moyens mis à la disposition des usagers ont suivi une progression constante : la force instantanée de levage est passée pour les grues terrestres de 109 tonnes en 1900 à 900 tonnes en 1936 et pour les pontons de 38 tonnes en 1900 à 384 tonnes en 1936 ; la longueur des quais est de 9.313 mètres au lieu de 3.480 au milieu du siècle dernier, la superficie des bassins, celle des terre-pleins et des hangars a subi une progression identique.

A) *Les quais et bassins.* — Les améliorations, dont les chiffres que nous venons de rappeler montrent toute l'ampleur, ont été autorisées par la loi du 26 août 1913, article 1^{er} § 1^{er} (2) ;

(2) Les travaux d'amélioration et d'extension du port proprement dit comprenaient :

« a) La construction de bassins dans les prairies Saint-Gervais et de « quais sur la rive droite de la Seine, entre Rouen et Croisset ainsi que « sur les deux rives du fleuve ;

« b) La construction d'une forme de radoub et d'un quai d'armement et « de réparation de navires ;

« c) Le doublement de la voie ferrée de circulation sur la rive droite et « la suppression du passage à niveau du pont Boieldieu ;

« d) L'acquisition de terrains sur la rive gauche de la Seine en aval de « Rouen en vue de l'extension ultérieure du port. »

jusque-là, en effet, il avait été édifié peu de chose pour suppléer à l'insuffisance des quais de pierre établis de 1600 à 1660 ! Jusqu'en 1910, le port proprement dit n'avait coûté que 50.243.269 francs alors que les frais de construction s'élevaient à la même époque à 137.868.874 pour Dunkerque, 216.664.000 pour Le Havre et 120.969.904 pour Marseille. Présentant des caractéristiques spéciales, les quais de Rouen sont des ouvrages particulièrement économiques et cependant d'une résistance parfaite. Tous sont établis pour recevoir une surcharge de 6 tonnes au mètre carré et la plupart offrent un tirant d'eau de 7 m. 50 sous les plus basses eaux ; pour les plus récents, ceux de Petit-Couronne entre autres, le tirant est passé à 9 m. Chaque année leur longueur s'accroît sensiblement, passant ainsi de 8.555 m. à 9.313 m. (3) entre 1931 et 1932, formant de chaque côté du fleuve une longue bordure de 3.387 m. sur la rive droite depuis le pont Boieldieu jusqu'à la coupure des bassins Saint-Gervais et sur la rive gauche de 5.926 m. entre le pont Boieldieu et l'extrémité de la presqu'île Rollet reprenant entre la rive sud du bassin aux bois et l'extrémité de la presqu'île Elie (4). Plus en aval, on trouve

(3) Le port fluvial comporte de son côté 3.680 mètres de quais.

(4) Il s'est naturellement produit une division du travail portuaire entre les différentes parties du port de Rouen : les marchandises diverses sont manutentionnées sur toute la longueur de la rive droite entre le pont Boieldieu et la coupure des bassins Saint-Gervais et rive gauche entre le pont Boieldieu et le pont transbordeur au km. 243 ; les vins sont débarqués en majorité à proximité des terre-pleins des prairies Saint-Gervais ; les bois sont déchargés le plus souvent rive droite, soit entre le pont Boieldieu et le pont transbordeur, soit à l'extrémité du quai entre le km. 245 et la coupure des bassins Saint-Gervais et rive gauche sur la rive sud du bassin aux bois ; les charbons domestiques sont reçus et traités presque en totalité rive gauche sur la presqu'île Rollet, pour cette raison dénommée la ville noire et qui constitue un des centres de réception les plus importants d'Europe ; aux charbons industriels et aux marchandises pondéreuses sont affectés les terre-

les quais de la Compagnie Rouennaise de Déchargements et enfin les importants travaux engagés à Petit-Couronne et à Grand-Couronne (5) et comportant trois quais concédés d'une longueur totale de 731 m. (6) mis en service successivement en 1933 et 1934.

Rien ne fait mieux ressortir l'activité du port que le rendement linéaire des quais. Si l'on déduit des 8.800.016 tonnes manutentionnées en 1931 : 1.997.076 tonnes de marchandises déchargées aux appontements du bassin aux pétroles et à ceux du port industriel dont nous parlerons plus loin, on constate que chaque mètre de quais a assumé un trafic de 805 tonnes considérablement supérieur à la moyenne réalisée dans les autres ports et que seules peuvent permettre les facilités d'évacuation à Rouen.

Indépendamment des quais que nous venons de décrire et

pleins de l'île Elie, rive gauche, soit entre les km. 245 et 246 et un peu en amont du km. 250. Les hydrocarbures occupent la rive sud du bassin aux pétroles. On désigne sous le nom de port industriel la partie située rive gauche entre les k. 247 et 249 sur le territoire de Grand-Quevilly et où le fleuve est bordé d'un grand nombre d'établissements industriels disposant d'appontements particuliers. Plus en aval, au k. 251 rive gauche, se place le centre de réparations de navires dans la darse aux docks ; le nouveau bassin aux pétroles des Usines Jupiter est au km. 253 ; enfin, à Grand-Couronne, au km. 254, différentes entreprises ont édifié de nouvelles installations de manutention et de stockage qui pourront satisfaire à un trafic de 1.000.000 à 1.500.000 tonnes en marchandises pondéreuses et diverses.

Si l'on veut distinguer les quais de Rouen d'après le trafic qu'ils assument, on peut considérer que le port de Rouen comporte : 1.900 m. de quais à bois et à diverses, 3.200 m. de quais à charbon, 1.620 m. de quais à vins et à diverses et 1.860 m. de quais à diverses.

(5) La situation de Couronne avait toujours été considérée comme favorable à l'établissement d'un port ; en 1246, après une grave dissension avec les Rouennais, Louis IX les avait menacés d'y créer un port véritable.

(6) Société Normande de Papeterie : 273 mètres ; Société Commerciale des Potasses d'Alsace ; 148 mètres ; Grande Carue ; 310 mètres,

auxquels peuvent accoster simultanément 87 navires, existent encore 10 appontements publics dont deux à l'annexe de Duclair et 26 appontements privés dont 4 dans les annexes (7). Les bateaux fluviaux disposent de leur côté dans le port maritime de 25 appontements de manutentions et de 23 postes de stationnement.

Les **bassins** qui sont la seule ressource des ports artificiels comme Le Havre et Dunkerque ne sont pas absolument indispensables dans un port fluvial où les navires peuvent accoster le long des rives ; Rouen en possède toutefois un certain nombre : deux sont semi-naturels, ils ont été constitués par le rattachement à la rive d'anciennes îles : le bassin aux bois obtenu par le rattachement à la rive gauche de l'île Rollet et présentant une surface d'eau de 6 hectares 7 ; et le Bassin aux pétroles — le plus vaste bassin français pour la réception de ces produits — obtenu par le rattachement de l'île Elie, mesurant 1.800 m. de longueur et 20 hectares 2 de surface.

Les autres bassins sont artificiels : les bassins Saint-Gervais sur la rive droite, d'une superficie totale de 35 hectares, ont été entrepris en 1920 en vertu de la loi du 26 août 1913 et de la loi du 16 avril 1910 autorisant l'acquisition de 84 hectares de terrain ; à l'heure actuelle, le creusement progressif des bassins est très avancé, la darse sud complètement terminée comporte 7 appontements pour bateaux de navigation intérieure et 2 postes de navires. Le bassin aux docks flottants à Petit-Couronne aménagé en ces dernières années comporte aujourd'hui 1 dock de 14.000 tonnes, 1 de 8.000 tonnes, 2 de 4.200 tonnes et 1 de 2.500 tonnes. Enfin, plus en aval encore, et

(7) Il convient d'ajouter à ces chiffres 35 postes de stationnement et 7 postes de réparation. Le nombre total des postes pour navires de mer est aujourd'hui de 169. Le port fluvial comporte de son côté 43 postes et 25 appontements de manutention et 92 postes de stationnement.

toujours sur le territoire de Petit-Couronne, un nouveau bassin aux pétroles inauguré le 5 février 1933 présente une surface d'eau de 6 hectares et possède 2 grands appointements pour tankers et 4 pour chalands ; un grand bassin qui devra être creusé entre les deux derniers est en outre dès à présent projeté.

Les quais et les bassins ne suffisent pas aux exigences du trafic ; celui-ci exige encore de vastes **terre-pleins** : ceux de Rouen occupent une surface de 122 hectares entièrement aménagés (8).

Les **hangars** ont une superficie de 48.574 m² (contre 33.000 m² en 1932) (9) ; mais il ne s'agit là que des hangars de première zone édifiés sur les quai mêmes et servant exclusivement à abriter les marchandises immédiatement avant l'embarquement ou après le débarquement mais sans magasinage.

B) *Les engins de levage.* — Ils comprennent des grues et portiques de déchargement à terre ou flottants et des ponts

(8) Signalons parmi les plus importants les terre-pleins de boulage des fûts des prairies Saint-Gervais (14 hectares), ceux qui bordent le quai sud du bassin aux bois larges de 80 mètres et ceux de la presqu'île Rollet affectés à la réception du charbon.

(9) C'est principalement rive droite que sont édifiés les hangars où ils forment sur 800 mètres environ une ligne ininterrompue depuis le pont transbordeur. On compte 2 grands hangars fermés de 3.000 m., 5 de 900 m., 5 ouverts ou semi-fermés provenant des camps anglais et 1 de 900 m. que la Grande Carue vient d'édifier aux prairies Saint-Gervais pour la réception des grains. En 1934 ont été édifiés à l'extrémité aval 2 nouveaux hangars pour la réception des bananes. Rive gauche ont été construits 1 hangar fermé de 675 m., 2 ouverts de 3.000 m., 1 à nitrate de 1.500 m. et 1 à sulfate de 4.500 m. (ce dernier de 2^e zone). Il faut tenir compte en outre des nouveaux hangars édifiés à Grand-Couronne par la Société Commerciale des Potasses d'Alsace et la Grande Carue.

Le port fluvial possède au cours la Reine 5 bâtiments d'une superficie totale de 7.200 m².

transbordeurs dont la force instantanée de levage est de 1.701 tonnes. Dans ce total, les grues à terre ont une puissance de 583 tonnes ; les unes sont d'anciennes grues hydrauliques de 1.200 à 2.500 kilogs installées en 1890 et en 1909, les autres sont des grues à vapeur de 1.200 à 10.000 kilogs au nombre de 20 et surtout 115 grues électriques de 1,5 à 20 tonnes parmi lesquelles 19 grues de 3,5 tonnes et 1 de 20 tonnes installées en 1932 et comportant tous les perfectionnements.

Les pontons-grues sont au nombre de 93 dont 50 de 1.200 à 3.000 kilogs, 32 de 3.500 à 6.000 kilogs, 10 de 7.500 à 8.000 kilogs et 1 de 60 tonnes ; mais les engins auxquels le port doit principalement sa réputation de rapidité sont les 17 ponts transbordeurs de 5 à 12 tonnes capables d'enjamber à la fois un faisceau de voie ferrée et un parc de stockage ; ils peuvent grâce à leur avant-bec relevable dont la portée utile atteint 34 mètres par rapport à l'arrête du quai, recevoir simultanément 1 navire et deux chalands à son large ; leur débit horaire peut aller jusqu'à 250 tonnes de sorte que des moyennes horaires de 450 tonnes pour un navire — avec deux transbordeurs — deviennent courantes et que l'on a pu citer des navires ayant été libérés à une cadence de 585 tonnes à l'heure (10).

Ainsi, le port de Rouen dispose en réalité d'un outillage remarquable, accru et perfectionné chaque année pour le met-

(10) L'outillage de l'annexe de Rouen-Couronne comprend 3 grues électriques de 3 à 6 t. (dont 2 sur portique), 1 portique de déchargement d'un débit horaire de 125 t., 2 transbordeurs électriques de 12 t. d'une portée de 80 m., et 4 de 23 t. d'une portée de 70 m., 3 pelles mécaniques de 25 t. de débit horaire et 2 élévateurs de 100 à 150 t. de débit horaire. Il s'agit là d'un outillage qui réalise la plus grande perfection.

Notons enfin comme engin de levage spécial l'aspirateur flottant pour le transbordement des grains en vrac, d'un débit horaire de 250 t.

tre au niveau des nécessités du trafic. Une constatation domine cependant toute cette étude : rien n'a été entrepris à la légère, on a cherché uniquement à obtenir le rendement maximum. L'étude de l'outillage du port nous fait toucher du doigt l'esprit commercial des Rouennais, leur sens pratique, leur gestion prudente ; là comme ailleurs, le Rouennais ne s'est décidé à voir grand que lorsque les résultats du passé lui étaient un sûr garant de l'avenir.

SECTION III

Direction et exploitation; — Le régime de l'autonomie

Le budget du port

Représentant un des épisodes les plus caractéristiques de la tendance à la décentralisation administrative, la loi du 12 juin 1920 a institué l'autonomie des ports de commerce. Pour des raisons particulières qui seront développées plus loin, le port de Rouen n'a pas adopté le nouveau régime ; il importe donc que nous indiquions dans ses grandes lignes l'ancienne réglementation restée en vigueur.

Le port de Rouen et ses dépendances font partie du domaine public national; la circulation est en principe libre sur les quais mais les marchandises ne doivent pas y séjourner au delà du temps nécessaire aux opérations (1) ; les occupations de plus longue durée sont subordonnées à une autorisation administrative et peuvent donner lieu au paiement d'une redevance. Les travaux de construction, d'amélioration ou d'entretien sont exécutés par l'Etat mais le plus souvent avec le concours financier des collectivités intéressées, en l'espèce la Chambre de Commerce qui, par exemple, doit supporter la moitié des

(1) Toute marchandise non déclarée à la Douane dans les 11 jours de son débarquement est en principe envoyée d'office au dépôt,

dépenses engagées au titre des lois du 11 février 1909, du 16 août 1913 et du 11 janvier 1932. La plupart des travaux neufs ont été exécutés par l'administration des travaux publics elle-même ; ils ont été parfois confiés à des entrepreneurs soit par adjudication d'après le projet établi à l'avance par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, soit par voie de concours laissant aux entrepreneurs le choix des moyens propres à réaliser les travaux prévus. Le port de Rouen n'a jamais utilisé le système de concession à un groupement se chargeant de construire et d'exploiter un établissement maritime comme le décret du 21 avril 1921 l'avait permis pour l'étang de Caronte annexe de Marseille et le décret du 19 juillet 1922 pour l'avant-port du Havre concédé à la Compagnie industrielle et maritime (2).

L'administration générale est assurée par le ministère de Travaux publics. Le décret du 7 avril 1924 a centralisé tous les services des ports non-autonomes entre les mains d'un directeur et prescrit la création de commissions consultatives (3). Mais c'est au sein de la Chambre de Commerce que

(2) Le commandant de port à Rouen est M. CAVELAN, qui a succédé en 1932 à M. ATHANÉ.

La police des quais et du port est exercée par le personnel des Ponts et Chaussées auquel il convient d'ajouter les officiers et maîtres du port chargés en particulier de surveiller les mouvements et stationnements des navires et l'exécution des opérations de manutention.

(3) Le directeur du port de Rouen est M. BARRILLON, dont on ne saurait trop signaler l'inlassable dévouement aux intérêts du port ; ses collaborateurs immédiats sont M. BABINET, chef de l'exploitation du port et M. VASSEUR, chef du 3^e arrondissement maritime et à ce titre spécialement chargé de l'estuaire.

La Commission consultative du port — qu'il ne faut pas confondre avec la Commission permanente d'enquête sur les travaux de construction et d'amélioration, encore que sa composition soit à peu près identique — doit se réunir tous les mois à la convocation du directeur du port pour délibérer

l'on doit rechercher l'action persévérante qui a su faire en moins d'un siècle du Havre déserté, le plus grand port de France (4). Il faudrait relire toute l'histoire de la Chambre de Commerce depuis sa création en 1703 pour comprendre avec quelle énergie, quelle foi dans l'avenir elle a su découvrir les secrets de la prospérité future du port (5) et obtenir des pouvoirs publics les mesures qui s'imposaient : c'est par elle que fut acquise la loi du 31 mai 1846 qui allait décider de la renaissance rouennaise, c'est elle encore qui fit voter la loi du 13 août 1913 et, c'est grâce à elle enfin, soutenue d'ailleurs par M. Barillon, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, que le port de Rouen possède, avec la loi du 11 janvier 1932, le moyen d'obtenir des accès en rapport avec l'importance du trafic (6).

Soutenu par des groupements locaux puissants, il peut paraître

sur toutes les questions intéressant le port ; elle est composée de représentants de la Chambre de Commerce, du Conseil municipal, du Conseil général et de deux usagers du port.

(4) Indépendamment de son rôle consultatif et financier, la Chambre de Commerce a une fonction administrative des plus étendues : elle possède en particulier la concession de la presque totalité de l'outillage public du port.

(5) *Bi-Centenaire de la fondation de la Chambre de Commerce de Rouen.* Rouen, Lecerf, 1908.

(6) Le président actuel de la Chambre de Commerce est M. Albert FA-ROULT, dont l'influence a été prépondérante dans la défense du port de Rouen et qui nous a accordé, ainsi que ses collaborateurs administratifs, MM. GEISPITZ et PERRÉE, le plus précieux des appuis.

A côté de la Chambre de Commerce s'est constituée, en 1927, l'Union des Usagers du port, dont le premier président, M. G. BORDES-FRÉTIGNY, peut revendiquer une toute première place parmi les rénovateurs du port de Rouen. Le président actuel est M. Fritz VILLARS. Destinée à prendre toutes les mesures de nature à conserver et à développer le trafic du port ; divisée en sections correspondant aux différentes branches du trafic : l'U. U. P. R. est intervenue avec vigueur toutes les fois que la prospérité du port était en jeu.

tre surprenant que le port de Rouen n'ait pas adopté le régime de l'autonomie (7) et que l'on n'ait pas considéré que l'indépendance due à la loi du 12 juin 1920 était plus compatible avec les intérêts du port que la centralisation actuelle. Soumis au nouveau régime, un port devient un établissement public, investi de la personnalité civile et se gouvernant seul sous le contrôle de l'Etat ; le port est géré par un conseil d'administration (8) composé d'une part de représentants de la Chambre de Commerce, du Conseil général, du Conseil municipal, des Réseaux de Chemin de fer, de l'Administration des Finances et des ouvriers du port ; d'autre part, de membres choisis parmi les principaux usagers, industriels, commerçants ou agriculteurs des régions desservies par le port et des principaux groupements professionnels de la marine marchande ; le directeur du port doit être un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées dépendant du ministère des Travaux publics. Le port autonome dispose de toutes les recettes mais, en revanche, doit subvenir par ses propres ressources à toutes les dépenses d'entretien, de réparation et d'exploitation.

Quels peuvent être pour un port de rivière comme Rouen les avantages et les inconvénients d'un tel régime ? Les opinions les plus autorisées se sont heurtées à ce sujet ; il semble qu'au vu des résultats obtenus par Le Havre et Bordeaux, les deux grands ports autonomes français, on puisse résumer les uns et les autres de la façon suivante :

Le port autonome est soustrait à la direction, sinon au contrôle, des différents ministères intéressés et l'exécution des travaux neufs, l'adoption des mesures nécessaires, se trouvent accélérés et simplifiés ; le port autonome étant le maître de son

(7) E. HUYARD, *Vers l'autonomie des ports de commerce*. Bordeaux, 1925.

(8) Art. 2 de la loi ; chapitre 2 du décret du 23 septembre 1921.

budget peut entreprendre dans la proportion où ses recettes le permettent, toutes les améliorations utiles sans être contraint d'attendre longuement les crédits toujours parcimonieusement accordés.

A ces avantages sérieux, on objecte les oppositions d'intérêt qui peuvent se révéler au sein du Conseil d'Administration ; certaines Chambres de Commerce, et en particulier celle de Marseille résolument adverse de la réforme, craignent de ne pas conserver la majorité alors que la cordialité de leurs relations avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées leur donnent à l'heure actuelle le principal droit de regard sur la gestion au port. Mais la principale objection réside dans l'équilibre budgétaire. Toute la question, en ce qui nous concerne, est de savoir si le port de Rouen pourrait faire face avec ses seuls ressources à son entretien et à son amélioration.

Comment se présente dans ces conditions le budget du port ? Nous n'avons pas l'intention de l'étudier dans ses détails mais seulement d'en indiquer la forme générale : recettes et dépenses doivent naturellement être classées dans deux catégories différentes suivant qu'il s'agit de la gestion normale du port ou du financement des travaux neufs — autrement dit des comptes de premier établissement. — On obtient ainsi pour les années 1931 et 1935 les tableaux suivants :

RECETTES DU COMPTE ORDINAIRE

	1931	1935
Bénéfice résultant de l'exploitation de l'outillage public	454.262 58.	déficits
Redevances des sociétés privées concessionnaires d'outillage public	6.000 »	163.400 44

	1931	1935
Participation de la ville et du département aux dé- penses d'entretien	222.841 01	200.151 78
Produits du domaine public		
Occupations temporaires et redevances diverses ..	1.416.037 35	1.611.939 73
Droits de quai perçus au bénéfice du trésor	9.298.287 97	7.370.938 93
Recettes diverses	82.000 69	183.270 96
Total....	11.480.429 60	9.529.701 74

DÉPENSES DU COMPTE ORDINAIRE

Déficit résultant de l'explo- itation de l'outillage pu- blic		183.811 99
Déficit du service de sau- vetage	327.911 45	293.331 04
Déficit du service de gar- diennage	602.907 88	299.227 90
Dépenses d'administration, frais de bureau et per- sonnel	1.919.733 40	1.739.714 76
Entretien et réparation des ouvrages du port	5.695.387 95	2.609.557 64
Dépenses diverses	27.498 45	21.091 »
	8.573.439 13	5.130.753 33
Solde bénéficiaire de l'ex- ploitation normale	2.906.991 47	4.398.948 41
	11.480.430 60	9.529.701 74

RECETTES DU COMPTE EXTRAORDINAIRE (travaux neufs)

	1931	1935
Produits nets des péages locaux perçus au profit de la Chambre de Commerce (9)	8.986.553 91	7.513.568 44
Produits du domaine privé de l'Etat (10)	1.484.649 80	890.259 »
Subsides départementaux .	1.756.250 »	2.907.291 »
Total....	12.227.453 71	11.311.118 44
auxquels on peut ajouter l'excédent du compte ordinaire (11)	2.906.991 47	4.398.948 41
Total....	15.134.445 18	15.710.066 85

DÉPENSES DU COMPTE EXTRAORDINAIRE

Dépenses afférentes à l'amélioration du port et de ses accès (lois de 1909 et 1913 (12)	24.831.022 82	18.821.805 12
Travaux d'extension de l'outillage public	6.450.534 30	1.048.135 84
Total....	31.281.557 12	19.869.940 96

(9) Nous ne comptons pas à ce poste le reliquat des péages de l'année précédente qui s'élevait pour 1931 à 7.835.796 fr. 62.

(10) Il s'agit là des produits des terrains conquis sur le lit du fleuve du fait des travaux d'endiguement et consistant en locations et en ventes d'herbe.

(11) En fait, les droits de quai perçus au bénéfice du trésor que nous avons portés aux recettes du compte ordinaire ont aussi bien été établis en prévision des dépenses extraordinaires et l'on est donc parfaitement autorisé à ne faire figurer au compte ordinaire que la somme nécessaire à son équilibre.

(12) Nous avons déduit du montant total des dépenses, en 1931, soit

L'on se trouverait ainsi en présence d'un compte ordinaire en équilibre et d'un chiffre de recettes supplémentaires fournissant en une seule année 50 % des dépenses de premier établissement ; ces dernières — nécessitées par le fait que le port de Rouen est dans sa forme moderne un port relativement neuf n'ayant fait l'objet jusqu'ici que de travaux peu importants — ne sont évidemment pas susceptibles de se renouveler indéfiniment ; les recettes extraordinaires permettant d'amortir à peu près en deux ans les dépenses d'un exercice, et les travaux d'amélioration du port et de ses accès dans le cadre de la loi de 1913 pouvant, à un telle cadence, être terminés avant dix ans, on doit considérer que le port de Rouen pourrait se suffire à lui-même et faire aisément le service des emprunts que nécessiteraient l'adoption de l'autonomie.

Mais le budget du port s'est trouvé nécessairement atteint par la crise de sorte que le régime de l'autonomie qui, en période de prospérité, ne peut qu'être favorable au port, peut aussi en cas de crise générale, atteindre l'équilibre financier de l'établissement maritime réduit à ses seules ressources. Enfin et surtout, l'autonomie de Rouen se heurte à la question de ses accès ; à Bordeaux, au Havre, l'Etat verse une subvention annuelle fixe pour l'entretien des accès. Quelle serait la somme attribuée à Rouen en pareil cas ? C'est à notre sens toute la difficulté.

Bordeaux et Le Havre se sont félicités d'avoir adopté le nouveau régime ; ils considèrent cependant que la loi du 12 juin

33.645.022 fr. 88, une somme de 8.804.000 fr. » versée par la Grande Carue, la Société des Potasses d'Alsace et la Société Normande de Papeterie à titre de participation dans les travaux de Grand-Couronne.

La même déduction est de 275.383 fr. 99 en 1935.

Les 18.821.805 fr. 11 comportent 5.594.087 fr. 53 pour les travaux de l'estuaire (loi du 11 janvier 1932).

1920 est loin d'être parfaite et qu'il y aurait lieu de faire appel plus encore à l'esprit d'autonomie qui l'a inspirée ; la composition du Conseil d'administration, les pouvoirs du directeur ne donnent pas entière satisfaction ; telle qu'elle est cependant, la loi de 1920 réalise un progrès incontestable sur le régime actuel et l'on peut estimer en définitive que seules des considérations d'opportunité (13), et en particulier la préparation et le vote de la loi du 11 janvier 1932, en ont retardé l'application à Rouen.

SECTION IV

Les ouvriers du port (1)

Les questions ouvrières revêtent dans un grand port une importance capitale : de la qualité de la main-d'œuvre, de l'union entre les employeurs et les dockers, dépend au premier chef la prospérité de l'établissement maritime tout entier.

Le perfectionnement de l'outillage a réduit sensiblement le nombre des ouvriers ; celui-ci qui variait de 3.500 à 4.000 en 1913 dépasse rarement 2.300 à l'heure actuelle (2) ; mais il ne

(13) Les ports qui bénéficient auprès des pouvoirs publics de tous les appuis désirables n'ont aucune raison d'adopter l'autonomie qui les livrerait à leurs propres forces ; bien qu'étant loin de connaître une telle faveur, Rouen n'avait évidemment pas à se libérer de la tutelle administrative au moment où le Parlement, après 23 années d'attente, allait voter l'aménagement de l'estuaire.

(1) Voir sur la question : TURBAN, *Le port de Rouen*, thèse, Paris, 1914, p. 120. M. J. GEFFRE prépare actuellement à Bordeaux un ouvrage sur la main-d'œuvre dans les ports.

(2) Ils dépassaient rarement 1.500 ces dernières années. L'augmentation tient d'une part à la recrudescence du trafic et, d'autre part, aux dernières dispositions sociales en vertu desquels il a été fixé un chiffre minimum d'ouvriers pour la plupart des opérations.

s'agit là que des dockers travaillant effectivement, le nombre total des ouvriers disponibles est en effet de beaucoup supérieur à ce chiffre et il a été possible en certains cas d'embaucher jusqu'à 3.000 dockers. On est frappé des variations considérables du nombre des ouvriers employés d'une semaine sur l'autre : à quelques jours d'intervalle, des différences de plus de 500 ne sont pas rares (3).

Quelles peuvent être les conditions d'existence de salariés dont le travail souffre d'une telle instabilité ? Il faut, pour répondre à cette question, opérer une distinction : certains dockers sont des ouvriers connus des entrepreneurs de manutention et par suite à peu près assurés de trouver un travail constant, parfois même ils sont payés à la semaine et c'est le cas d'environ 200 d'entre eux dénommés permanents et de la plupart des contremaîtres et des chefs d'équipe ; ce sont tous des ouvriers sérieux, véritables spécialistes, et se faisant par le jeu des heures supplémentaires et des différentes primes un gain supérieur à celui de beaucoup d'ouvriers de l'industrie ou du bâtiment.

Parmi les autres, beaucoup sont au dernier rang de l'échelle sociale. Dans quelques villes comme à Dunkerque, le syndicat des dockers exerce un véritable monopole, les patrons s'étant engagés à n'employer que ses membres ; mais à Rouen rien de semblable : déchets physiques ou moraux de la société, repris de justice, vagabonds, individus sans foyer peuvent espérer trouver sur le port l'emploi qui partout ailleurs leur serait difficile. Ceux-là sont loin de travailler tous les jours ; au surplus, ils ne se présentent souvent à l'embauche qu'après avoir épuisé le gain des journées précédentes ; et c'est leur présence

(3) Il a été embauché par exemple 2.500 ouvriers la première semaine de janvier 1931 et 2.010 la seconde.

qui, à Rouen, fait considérer les ouvriers du port comme des gens sans aveu alors que, nous ne saurions trop le répéter, un docker digne de ce nom est un ouvrier spécialiste exerçant une profession dangereuse qui exige autant de force musculaire que d'expérience.

Les ouvriers sont engagés en principe à la demi-journée, l'embauche ayant lieu à 7 heures et à 13 heures et chaque contremaître constituant son équipe à sa convenance (4). Les rendements moyens n'atteignent pas à Rouen un chiffre suffisamment élevé : on considère généralement qu'avec une équipe de 8 ouvriers en calé, on peut décharger en une journée de 8 heures : 200 tonnes de pâte de bois ou 25 standards de bois ou 200 tonnes de grains en sacs ou 80 tonnes de marchandises diverses ou 450 fûts de vin de 600 litres : ce sont là des résultats notablement inférieurs à ceux obtenus dans les autres grands ports et les records de rapidité dont s'enorgueillit le port de Rouen n'ont été réalisés que grâce aux engins perfec-

(4) Le travail dure de 7 h. à 11 h. et de 13 à 17 h. En cas d'urgence, le travail donne lieu à des heures supplémentaires de 11 h. à 13 h. et de 17 à 19 h. ; la $\frac{1}{2}$ nuit compte de 20 h. à minuit et la nuit se termine de 1 à 5 heures.

Dans certaines entreprises on procède à la manutention de la façon suivante : pour chaque cale d'un navire, le travail est dirigé par un contremaître de bord et un chef à terre ; chaque contremaître embauchant le nombre d'ouvriers qui lui est indiqué par le chef de manutention.

Les ouvriers travaillant à bord sont appelés caliers, ceux restant au panneau et indiquant au mécanicien de la grue ou du ponton les manœuvres à effectuer sont appelés commandeurs, les ouvriers employés à l'arrimage des marchandises pondéreuses sont appelés chouleurs.

Les ouvriers sont réglés après chaque période de 4 heures ; lorsque le travail commencé le matin doit être continué l'après-midi, les dockers ne sont pas payés intégralement mais reçoivent une avance sur le montant de leur journée.

tionnés dont il dispose pour les marchandises pondéreuses et éliminant presque complètement la main-d'œuvre.

Ces faibles rendements expliquent — à moins qu'ils n'en soient la conséquence ! — l'infériorité des salaires rouennais par rapport à ceux offerts dans les autres grands ports français. A la fin de l'année 1932, les salaires des dockers étaient à Rouen de 32 fr. 50 par jour (5) ; ils étaient à la même époque de 39 fr. au Havre, de 36 fr. à Nantes, de 35,50 à Bordeaux ; de 38 fr. à Marseille et de 37,50 à Dunkerque (6).

Ils sont aujourd'hui de 49 fr. au Havre (depuis le 2 février 1937), de 46 fr. à Dunkerque (depuis le 10 décembre dernier). de 44 fr. 40 à Bordeaux et Marseille (depuis le 22 décembre dernier).

Depuis 1920, les variations des salaires suivent en principe les variations de l'indice du coût de la vie fixé le 1^{er} juillet 1920 à 3485 ; on considéra que ce chiffre devait correspondre à un salaire journalier de 20 francs, toute modification de l'indice atteignant 5 % devant entraîner une augmentation ou une diminution de 1 fr. du salaire journalier ; on obtient ainsi depuis 1920 le tableau suivant :

(5) Le salaire d'avant-guerre oscillait autour de 6 francs.

(6) Les 32 fr. 50 alloués à Rouen se composaient de 30 fr. de salaire et de 2 fr. 50 d'indemnité pour usure de vêtements ; mais l'ouvrier ne touchait que 31 fr. 35, 1 fr. 15 lui étant retenu pour les Assurances sociales. La demi-journée était payée 15 fr. + 1 fr. 25, 1'heure supplémentaire 5 fr. 50 et la ½ nuit 20 fr. 75 + 1 fr. 25.

DATES	INDICE	SALAIRE EFFECTIF	OBSERVATIONS
1 ^{er} juil. 1920	3485	20 »»	
27 août 1923	3141	20 »»	
24 fév. 1924	3502	21 »»	
30 oct. 1924	3665	22 »»	
5 oct. 1925	4058	23 »»	
18 janv. 1926	4269	24 »»	
12 avril 1926	4536	26 »»	
2 juil. 1926	5024	30 »»	
2 août 1926	5024	30 »»	Mise en application de l'indice officieux (7).
7 oct. 1926	5751	33 »»	
2 déc. 1926		32 »»	
2 mars 1927		32 »»	Le salaire des ouvriers est maintenu à 32 fr., bien que l'indice officieux eût dû entraîner un salaire de 31 fr. au 2 mars et de 30 fr. au 4 juin.
4 juin 1927		30 »»	
9 juil. 1927	5302		
8 oct. 1927	5262		
14 janv. 1928	5189		
5 mai 1928	5136		
31 mai 1928		31 »»	D'après l'indice officieux Grève.
1 ^{er} juin 1928			Les patrons laissent le salaire à 31 au lieu de 29,80 qu'entraînerait l'indice of- ficieux ; ce dernier est abandonné.
7 juil. 1928	5187		+ 2,50 d'usure de vête- ment.
29 juil. 1928		31 »»	
24 août 1928			Fin de la grève après ac-

(7) A partir du 2 août 1926, l'indice officiel — calculé d'après le prix moyen de 38 marchandises par rapport au prix des mêmes marchandises au 1^{er} avril 1914 — fut complété par un indice officieux établi chaque mois

cord sur le salaire des heures supplémentaires et des nuits.

6 oct. 1928	5477	
11 janv. 1929	5614	34 50
10 août 1929	5546	
9 nov. 1929	5711	35 50
10 mai 1930	5438	
30 juin 1930		

Mise en application des Assurances Sociales.

2 août 1930	5764	36 50	
22 nov. 1930	6047	37 50	Nouvel indice (8) 103 30
16 fév. 1931	5955	36 50	101 73
23 nov. 1931	5510	34 50	94 13
30 mai 1932	5406	33 50	92 36
19 nov. 1932	5246	32 50	89 63
30 nov. 1934		31 50	86 43
4 déc. 1935	En dépit de la baisse de l'indice, l'ancien taux est maintenu.		79 85

juin 1936

Mise en application des accords Matignon, grèves du 10 au 15 juin ; abandon de l'indice et élaboration d'un contract collectif provisoire.

15 juin 1936 40 50

d'après le prix de 8 marchandises ; source perpétuelle de conflits, l'indice officieux fut abandonné après les grèves de 1928.

(8) Depuis 1931, l'ancien indice indiqué 4 fois par an est remplacé par un indice publié seulement 2 fois par an et calculé sur le prix de 53 marchandises (dépenses d'alimentation : 28 ; chauffage et éclairage : 2 ; loyer : 1 ; habillement : 18 ; diverses : 10) les prix moyens de 1930 étant représentés par 100.

A quoi correspond au point de vue salaire réel, le salaire nominal que nous venons de préciser (9). On peut estimer qu'à Rouen, en période normale, un ouvrier sérieux trouve, sur le port, du travail pendant 240 jours par an : c'est un chiffre certainement supérieur à celui de la plupart des autres ports de sorte que le salaire réel à Rouen ne présenterait plus la même infériorité que le salaire nominal.

On ne compte en ces dernières années qu'une seule grève importante : elle débuta au mois de juin 1928 par une suite de grèves de 24 heures auxquelles succéda un lock-out patronal du 28 juin au 5 juillet ; à cette date, les ouvriers refusèrent de reprendre le travail et ce fut, jusqu'au 29 juillet, date à laquelle les patrons accordèrent 2,50 de prime journalière pour usure anormale de vêtements, une grève à peu près totale ; les états d'embauche indiquent en effet 60 ouvriers pour la semaine du 6 au 12 juillet et 700 et 976 ouvriers pour les semaines suivantes ; la reprise du travail au début d'août (1692 ouvriers la première semaine) ne fut pas complète, les ouvriers réclamant une augmentation des heures supplémentaires et des nuits ; le 24 août, ils obtinrent en partie satisfaction et la grève put dès lors être considérée comme terminée.

Pour répondre à la formation du syndicat des dockers qui d'ailleurs ne semble pas avoir conservé la même puissance qu'il y a quelques années (10), les entrepreneurs de manu-

(9) L'indice général du coût de la vie — V. *Bulletin de la statistique générale de la France*, oct. 1932, p. 120 — est sensiblement supérieur dans la région parisienne et dans les grandes villes de France à ce qu'il est à Rouen : l'indice moyen était en 1930 de 582 à Paris et de 571 en Seine-Inférieure.

(10) Ses dirigeants, MM. ENGLER et BOUR ont toutefois conservé une influence certaine.

tention ont constitué un syndicat comprenant les $\frac{4}{5}$ des stevedores rouennais et qui est en réalité le régulateur du travail dans le port. Ce syndicat a fondé en 1921 une caisse de sursalaire allouant aux ouvriers justifiant de 20 journées de travail par mois : 15 fr. pour deux enfants ; 35 fr. pour trois ; 60 fr. pour quatre ; 90 fr. pour cinq ; 125 fr. pour six ; 160 francs pour sept et 195 fr. pour huit ; il versait de plus 150 fr. par naissance (75 fr. à la naissance et 75 fr. au deuxième mois). 300 ouvriers environ touchaient en 1930 ces sursalaires pour un montant total de 12.000 francs par mois ; aujourd'hui 800 ouvriers touchent environ 80.000 francs.

La loi du 11 mars 1932 relative aux allocations familiales est en application dans les ports depuis le 1^{er} avril 1934.

Les indemnités suivantes ont alors remplacé celles servies bénévolement depuis 1921 :

pour 1 enfant	20 fr.
— 2 —	50 fr.
— 3 —	90 fr.
— 4 —	140 fr.
et 60 fr. par enfant au-dessus de 4.	

Ces indemnités ont été majorées le 1^{er} décembre 1936 et sont devenues :

pour 1 enfant	20 fr.
— 2 —	60 fr.
— 3 —	140 fr.
et 110 fr. par enfant au-dessus de 3.	

Ces différentes initiatives sont un des aspects de l'effort des entrepreneurs de manutention pour réagir contre l'envahissement du port par une main-d'œuvre inférieure ; on semble avoir cherché à améliorer le sort de l'ouvrier sérieux

et travailleur et à stabiliser sa situation ; l'on a compris que l'intérêt des uns et des autres résidait dans des salaires plus élevés avec un rendement supérieur ; cette politique a déjà obtenu des résultats probants, et il ne peut être discuté en particulier que depuis dix ans la qualité de la main-d'œuvre s'est considérablement améliorée.

SECTION V

Les frais de port

Si les frais de transport constituent un faible pourcentage du prix des marchandises de valeur, il n'en est pas de même pour les marchandises pondéreuses où ils atteignent 10, 15 et parfois 25 %. L'on comprend dans ces conditions que l'élément déterminant dans le choix d'un port soit l'économie réalisée en l'utilisant.

Pour Rouen, le premier facteur de prospérité est, nous l'avons vu, l'économie sur le transport terrestre de par sa situation à 88 kilomètres de la mer ; les frais de port ont donc pu atteindre un coefficient relativement élevé sans lui causer un tort sérieux. Mais on se trouve en présence d'un conflit extrêmement aigu entre les armateurs et les négociants : les premiers désireraient éviter le port de Rouen dont les accès ne constituent sans doute plus comme autrefois un danger quelconque, mais qui leur réclame des péages locaux fort onéreux ; les seconds tiennent, au contraire, à recevoir ou à expédier leurs marchandises à Rouen dont la situation est, nous le savons, une source de bénéfices considérables. La situation actuelle de l'armement mondial donne évidemment l'avantage au consommateur, en l'espèce le négociant. Est-ce à dire que les armateurs seraient incapables tôt ou tard de prendre leur revanche sous la forme d'une augmentation des taux de frêt pour

ou au départ de Rouen ? Nous pensons qu'il serait difficile, quoiqu'on fasse, de détourner les courants maritimes solidement établis ; il y a cependant là un élément qu'il importe de ne point perdre de vue. La Chambre de Commerce d'ailleurs, en élaborant le projet des nouveaux péages destinés au financement des travaux de l'estuaire, l'a parfaitement compris et s'est efforcée de réduire les charges de l'armement. Pour satisfaire en partie aux doléances du Comité Central des Armateurs de France, elle a réparti les péages entre le navire et la marchandise dans la proportion de 70 % pour le premier et de 30 % pour la seconde, soit dans le cadre de ses prévisions, des produits annuels de 5.997.969 fr. et 2.817.163 fr. Les anciens péages ne laissaient à la marchandise qu'une part bien inférieure : celle-ci ne supportait, par exemple, en 1931 que 1.868.901,96 contre 8.346.159,23 pour le navire qui supportait en outre 491.012,63 de taxe de sauvetage et 1.543.315,33 de taxe d'outillage. La proportion était donc à peu près de 15 % pour la marchandise et de 85 % pour le navire.

Quels sont à l'heure présente les frais engagés par un navire fréquentant le port de Rouen indépendamment de ceux entraînés par le déchargement et le chargement de sa cargaison ? On peut les classer sous trois rubriques principales :

A. **Les droits de quai** perçus au bénéfice du Trésor (Loi du 31 mars 1928).

1° Droits proportionnels à la jauge nette (à l'entrée et à la sortie). — Par tonneau de jauge :

Cabotage entre ports français et Algérie.....	néant
Cabotage international.....	0,50
Long cours.....	1,»»

2° Droits de quai calculée sur le tonnage de marchandises embarquées ou débarquées. — Par 10 tonnes :

		LONG COURS	CABOTAGE
Déchargement	1 ^{re} catégorie.....	27,50	13,75
	2 ^{me} —	13,75	7,»»
Chargement	1 ^{re} —	10,»»	5,»»
	2 ^{me} —	5,»»	2,50

3° Droits sanitaires (payables seulement dans le premier port français) : long cours, 0,45 ; cabotage, 0,30.

B. **Les taxes locales** perçues au profit de la Chambre de Commerce, ou des organismes locaux.

1° Droits de péage (sur la jauge nette) (1) :

Long cours et cabotage international : 2,10 (la taxe est réduite de moitié pour les navires français, le cabotage entre

(1) Les nouveaux péages de la loi du 11 janvier 1932 — qui s'ajoutent aux anciens — sont les suivants :

1° Sur le navire — par tonneau de jauge nette — (Décret du 14 novembre 1934) :

de 1 à 1.500 tonneaux : 1 fr. 30.

de 1.500 à 4.000 tonneaux : 2 fr. 40.

au-dessus de 4.000 tonneaux : 3 fr.

Long cours et cabotage international : tarif plein.

Cabotage avec les ports algériens : $\frac{1}{2}$ tarif.

Cabotage national : exempt.

2° Sur les marchandises :

A. *Importations* : Houille et marchandises pondéreuses : 0 fr. 325 ; Bois, pâte de bois, papiers, céréales, farine, café, sucre, vins, alcools : 0 fr. 45 ; Autres : 0 fr. 55.

B. *Exportations* : 0 fr. 225.

Les marchandises payent actuellement :

A. *Importations* : Houille et marchandises pondéreuses : 0 fr. 175 ; Autres : 0 fr. 35.

B. *Exportations* : 0 fr. 175.

V. *Travaux de la Chambre de Commerce*. Rouen, Lecerc. Rapports de M. DESMONTS, du 28 avril 1927 et de M. A. FAROULT, du 9 juin 1932.

Un décret du 13 septembre 1933 avait autorisé à titre provisoire la perception de ces nouveaux péages.

ports français et algériens, enfin pour les navires ayant déjà fait escale dans un autre port français).

2° Taxe d'outillage : 0,42 (la taxe est réduite de moitié pour les navires apportant un chargement de charbon).

3° Taxe de sauvetage :

Navires français : cabotage national	0,042
cabotage international	0,07
long cours	0,14
Navires étrangers	0,21

C. Les frais de déplacement.

1° Pilotage. De la mer à Villequier et vice versa (décret du 8 août 1931) — le second chiffre concernant le trajet Villequier-mer :

de 0 à 150 tonneaux : 150-225 ; de 150 à 500 tonneaux, par 10 tonneaux en sus : 6,168-9, 252 ; — les taux de 6,168 et de 9,252 sont diminués respectivement de 0,514 et de 0,771 par chaque tranche de 500 tonneaux, — d'où : de 501 à 1.000 tonneaux, par 10 tonneaux : 5,654 - 8,481, etc... ; au-dessus de 3.000 tonneaux : 3,084 - 4,626.

De Villequier à Rouen et vice versa (décret du 28 août 1931) :

de 0 à 150 tonneaux : 150 ; de 150 tonneaux à 500 tonneaux, par 10 tonneaux en sus : 3,444 ; — le taux de 3,444 est diminué de 0,287 par chaque tranche de 500 tonneaux ; — de 500 tonneaux à 1.000 tonneaux : 3,157, etc... ; au-dessus de 3.000 tonneaux : 1,722.

2° Amarrage et démarrage. Sans entrer dans le détail de la taxation, indiquons que le coût de l'opération varie entre 26 et 72 fr., suivant la jauge nette.

3° Remorquage. Rarement usité à l'entrée sauf pour les navires allant au Bassin aux Pétroles, mais indispensable au départ.

Le prix du remorqueur varie de 95 à 215 fr., suivant le tonnage du navire pour les déplacements entre le pont Boieldieu et la rivière de Bapeaume le remorquage, pouvant être majoré de 35 à 245 fr. s'il a lieu, à l'aval du port.

Les frais de port à Rouen comparativement à ceux de Rotterdam, d'Anvers, de Dunkerqué et du Havre qui, d'une façon ou d'une autre, sont ses concurrents les plus sérieux, ressortent du tableau suivant montrant les comptes d'escale fictifs d'un navire de 1.100 tonneaux de jauge nette, entré dans chacun de ces ports avec un chargement de 3.000 tonnes de charbon et reparti sur lest (2).

(2) Les comptes d'escales, proforma de ce tableau, groupés par M. ZACHARIASEN, ont été établis par M. COLIN-OLIVIER au Havre, M. A. LEFEBVRE à Dunkerque, M. DE KEYSER THORNTON à *Anvers* et MM. BURGER et ZOON à Rotterdam. Il y a lieu d'ajouter aux rubriques principales que nous y avons portées les dépenses secondaires dénommées diverses et qui comprennent le rapport d'avaries, les visites de Douane et de capitaine expert, garde-feu, droits consulaires et menus frais.

	ROUEN	LE HAVRE	DUNKERQUE	ANVERS	ROTTERDAM
Pilotage : entrée	1.927 25	486 15	465 50	»	tarif hiver
Pilotage : sortie	1.927 25	486 15	465 50	665 »	3.845 14
Entrée aux docks	»	105 50	»	385 »	»
Passage des ponts	»	105 50	»	»	»
Canotiers	66 »	»	165 »	»	102 60
		»	entrée 390 »	1.400 »	307 80
Remorquage	175 »		sortie 390 »		
Droits de quai	2.985 40	2.985 40	2.985 40	4.042 50	3.078 »
Péages locaux	2.646 40	770 »	3.572 »	»	»
Courtage	950 »	950 »	950 »	1.293 25	1.348 16
Dépenses diverses	84 »	237 10	460 60	74 40	305 34
Total....	10.761 30	6.125 80	9.844 »	7.860 15	8.987 04

Rouen se révèle donc comme particulièrement cher et cela surtout du fait de ses péages locaux ; voici d'ailleurs le montant de ces derniers dans les principaux ports français avec, en regard, l'indication de ce que supportent les marchandises (3).

	PAR TONNEAU DE JAUGE	PAR TONNE DE CHARBON
Dunkerque....	2,42	0,50
Le Havre.....	0,60	0,75
Rouen (4).....	2,60	0,175
Nantes.....	1,50	0,70
Bordeaux.....	1,85	1,30
Marseille.....	2,20	1,40

Le Comité Central des Armateurs de France a calculé qu'un navire apportant 2.800 tonnes de charbon payait par tonne de portée en lourd pour droits de quai, de péages et pilotage : 1,73 au Havre ; 1,95 à Anvers ; 2,03 à Rotterdam ; 2,33 à Cardiff ; 2,45 à Dunkerque ; 2,98 à Nantes et 3,40 à Rouen.

Indépendamment des frais que nous venons d'indiquer, l'armateur doit encore supporter le coût de la manutention lui incombant ; c'est-à-dire pour les marchandises livrées sous palan : la prise en cale et la mise sous palan (5).

La concurrence (6) des consignataires rouennais rend dif-

(3) *Annuaire du Syndicat Central des Importateurs de Houille*, 1932, p. 206.

(4) La mise en application des nouveaux péages donnera respectivement 5 fr. et 0 fr. 50. En fait, pour un tonnage égal à celui de l'année 1931, la marchandise aurait supporté 4.600.000 fr. et le navire 16.500.000 fr.

(5) Cette opération représente comme dépense le salaire des dockers travaillant en cale et la moitié des frais de location des grues. La plupart des chartes-parties pour les transports de charbon contiennent une clause de style stipulant que le navire devra verser au réceptionnaire se chargeant de toute la manutention une somme de 1 par tonne à titre de participation.

(6) Cette concurrence éminemment blâmable a en particulier conduit à un

ficile la fixation d'un tarif ; on peut considérer toutefois les prix suivants comme représentant la moyenne des derniers contrats :

de cale à sous palan :

charbon de 1.50 à 2 fr.

phosphates 2 fr.

bois, planches, madriers et bastings de 16 à 20 fr. le standard.

diverses 6 fr.

Il est enfin, en l'état actuel des affrètements, une dernière source de dépenses pour les armateurs : il s'agit de la dispa-
che due au réceptionnaire lorsque le navire se trouve libéré
en un temps inférieur à celui spécifié à la charte-partie : de
nombreux contrats sont encore traités sur la base de 500
tonnes de marchandises manutentionnées par jour. Ce taux
ne correspond plus aux moyens ultra-rapides dont le port dis-
pose et il n'est pas rare dans ces conditions que la dispa-
che atteigne un chiffre élevé représentant parfois plus de 2 francs
par unité de tonnage manutentionné.

Sans doute les réceptionnaires ou les expéditeurs ne suppor-
tent-ils que des frais extrêmement modiques. Mais Rouen
reste d'un autre côté pour les armateurs un port cher et
cela d'autant plus que le frêt de retour y est rare ; les frais
exceptionnels qu'ils doivent y supporter découlent princi-
palement pour ne pas dire uniquement des péages locaux
nécessités par les travaux neufs. Mais quoi de surprenant à ce
qu'un port demande à ses usagers une contribution à son
équipement ; lorsque dans une vingtaine d'années Rouen
sera à ce point de vue au même niveau que ses concurrents,
on devra constater qu'il en fut peu dont le coût d'établissement

véritable avilissement des prix de manutention cale pour le déchargement
des bois.

ait été aussi réduit ; les armateurs français auront connu pendant quelques années des difficultés, ils disposeront en revanche d'un établissement maritime pouvant barrer Anvers ou Rotterdam, et comme les ports favorisent toujours le pavillon national, c'est l'armement français qui, en définitive, sera le premier bénéficiaire de ses sacrifices passagers.

CHAPITRE III

La guerre et l'après-guerre La crise économique

SECTION I

Le port de Rouen pendant la guerre

Les plus ardentes polémiques se sont élevées pour déterminer l'influence de la guerre sur le développement du port de Rouen : les uns ont prétendu qu'il lui devait sa nouvelle importance ; d'autres, au contraire, ont soutenu que la guerre n'avait été qu'un accident dans l'accroissement de son tonnage et que les chiffres actuels constituaient l'aboutissement logique de la progression commencée depuis 1875 (1).

Incontestablement, c'est à la guerre et à la guerre seule que Rouen a dû les chiffres-records qui marquèrent les années 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919 : voici à cet égard les tonnages comparatifs du port de Marseille et du port de Rouen entre 1913 et 1919.

(1) Pierre SEMENT, *L'influence de la guerre sur le commerce et l'industrie de la région rouennaise*, thèse, Caen, 1921, pp. 80 et suiv. DUPOUY, *Le port de Rouen*, p. 61. Paris, Dunod, 1926.

MARSEILLE

ROUEN

Trafic commercial

Trafic global

(trafic militaire compris)

1913	8.938.652	5.597.608	5.597.608
1914	7.418.774	4.892.819	5.134.419
1915	7.681.833	7.976.983	8.179.383
1916	7.887.643	8.088.100	9.743.300
1917		7.767.212	9.706.403
1918	5.131.200	8.571.343	10.137.277
1919	5.328.000	8.088.094	8.208.094

Ainsi dès 1915, Rouen est devenu le premier port de France : M. Pierre Sement a parfaitement résumé les causes de cet accroissement : une cause locale d'abord, l'établissement d'une base anglaise (2) ; une cause générale ensuite, tenant à l'augmentation des importations pendant la guerre et par laquelle la plupart des port français virent leur tonnage notablement accru et cela dans une proportion qui fut de :

100 %	pour Le Havre
130 %	— La Pallice
100 %	— Cherbourg
100 %	— Sète
25 %	— Bordeaux
12 %	— Marseille
85 %	— Rouen.

Mais le résultat de la guerre ne fut pas seulement de donner naissance à un trafic considérable : elle révéla les possibilités du grand établissement maritime séquanien ; pour la

(2) Au titre de l'armée anglaise, les statistiques du port ont inscrit 305 navires en 1914 ; 1.125 en 1915 ; 2.856 en 1916 ; 2.087 en 1917 ; 3.212 en 1918 ; 217 en 1919.

première fois, le port de Rouen dont on pouvait discuter les facilités d'évacuation et la capacité d'extension, se trouvait soumis à l'épreuve de circonstances particulièrement difficiles. Devenu le centre des importations des armées alliées et de la défense nationale, Rouen a magnifiquement rempli son rôle ; le port a pu faire face, sans être un seul jour embouteillé, à un trafic inattendu. Le total des expéditions par fer au départ de Rouen est passé de 1.054.000 tonnes en 1913 à 4.332.000 tonnes en 1917 ; le chiffre maximum des évacuations par jour au départ des quais passant de 12.000 tonnes à 21.000 tonnes (16.000 tonnes par le réseau de l'Etat et 5.000 tonnes par le réseau du Nord). Le chiffre des évacuations par la Seine qui dépassait de peu 3.000.000 tonnes en 1913 atteignit 7.714.000 tonnes en 1918. Le trafic total passait de 5.597.608 tonnes en 1913 à 10.137.277 tonnes en 1918.

Le fait que le port de Rouen a pu s'adapter instantanément à ce prodigieux accroissement du trafic est une première démonstration de ses avantages naturels et une première consécration de son rôle national ; mais la guerre a-t-elle eu une influence durable sur le trafic et sa situation actuelle peut-elle être considérée comme une de ses conséquences ? La simple lecture des tonnages réalisés depuis le début du siècle permet de répondre par la négative.

Dès 1921, à la suite de la dépression économique qui fit suite à la guerre, le trafic était revenu à 4.792.178 tonnes, chiffre sensiblement inférieur à celui de 1913. Il semble donc que les tonnages obtenus en ces dernières années sont véritablement la suite de ceux enregistrés de 1900 à 1913 ; entre les 2.507 milliers de tonnes de 1900 et les 5.598 de 1913, la progression annuelle ressort à 238.000 tonnes ; si l'on continue d'appliquer cette progression, on obtient 7.740 milliers de tonnes en 1922 et 9.644 en 1930 : les chiffres

réalisés effectivement en ces deux années furent de 7.862 et 9.928 ; ils n'ont, on le voit, rien d'anormal et il est même permis de prétendre que les bouleversements économiques qui ont été la séquelle de la guerre ont eu à Rouen comme ailleurs leur fâcheuse répercussion. Au lieu de la ligne régulière et s'écartant peu de l'augmentation moyenne qui représente le trafic jusqu'en 1913, nous trouvons depuis lors une ligne brisée avec des maxima très élevés de 1915 à 1919 mais aussi avec des minima très prononcés en 1921, de 1925 à 1928, et enfin depuis 1930. La ligne qui marque la progression moyenne a conservé la même direction, mais ce que les économistes américains appellent la « standard deviation » (3), a considérablement augmenté traduisant ainsi les troubles économiques dans lesquels le monde se débat depuis 10 ans.

La guerre a eu toutefois sur le développement du port une influence, indirecte sans doute, mais certaine ; c'est aux conditions nouvelles que le port a dû le développement de son rôle industriel. La plupart des usines de produits chimiques et des usines métallurgiques ont été construites entre 1914 et 1919 (4). L'anéantissement des centres industriels du Nord et de l'Est a déterminé en partie la création à Rouen, à côté de la vieille industrie de la filature et du tissage, d'un grand nombre d'industries nouvelles.

Certains ont pensé que cette éclosion ne répondait pas à des nécessités durables. Il faut estimer au contraire — et nous en justifierons en étudiant en détail le rôle industriel du port — que la guerre n'a fait dans ce domaine que mettre en relief les avantages de sa situation : c'est elle qui détermina la naissance de Rouen port industriel, mais les industries

(3) Moyenne des écarts des points extrêmes de la courbe par rapport à la variation moyenne.

(4) *Infra*, III^e partie.

ont pu y prospérer parce que les bords de la Seine au niveau de Rouen constituaient un emplacement idéal.

L'influence de la guerre sur le port de Rouen se montre donc sous de multiples aspects que l'on peut résumer en une simple formule : les services qu'il a rendus à la défense nationale ont confirmé et pour beaucoup, révélé, ses immenses possibilités.

SECTION II

L'activité du port depuis la guerre

La guerre a été le point de départ de variations continuelles dans le trafic. A la progression régulière qui se manifestait depuis 1875 a succédé, nous l'avons déjà relevé, une série de larges oscillations dont il nous faut rechercher l'explication et dégager l'importance.

Après les chiffres élevés des années de guerre, le trafic était retombé en 1920 à 6.402.200 tonnes et à 4.792.178 en 1921, mais la progression reprit aussitôt pour atteindre un maximum en 1923 avec 8.894.700 tonnes ; nouvelle chute qui ne s'arrête qu'en 1926 où le trafic n'est plus que de 6.009.962 tonnes et, depuis cette date, s'affirme la reprise que seule la crise viendra interrompre alors que le port, avec 9.927.542 en 1930, a presque retrouvé le chiffre de 1918.

Ces variations resteraient absolument incompréhensibles et ne permettraient aucune déduction sur l'évolution du port si l'on ne tenait compte de la place prépondérante détenue à Rouen par le charbon ; seules, les années 1926 et 1931 à 1936, l'ont vu occuper moins de 50 % du tonnage total et il suffit de se rapporter aux graphiques ci-après pour comprendre que les variations surprenantes du trafic ne sont que la traduction fidèle des vicissitudes que le commerce du charbon a subies

de 1920 à 1930 : la dépression de 1921 provient à la fois d'une cause générale, la crise qui succéda à la guerre ; et d'une cause particulière, l'élévation excessive du prix des frêts et des transports aggravée encore par une grève des mineurs anglais ; la brusque augmentation des importations de charbon entre 1921 et 1932 découle en partie du « conflit de la Ruhr » raréfiant les importations de charbon allemand et, pour le surplus, de la nécessité de reconstituer les stocks (1) ; enfin, la chute brutale de 1926 est uniquement due aux grèves anglaises.

Il importe donc d'éliminer le charbon, dont les variations obéissent à des raisons spéciales, pour découvrir la tendance générale du port : on obtient alors une ligne qui, depuis 1919, suit une progression lente mais très sensible et qui montre mieux que toute explication l'importance croissante du port de Rouen. Lorsque l'on fait abstraction du charbon, on constate, que des 1.665.000 tonnes réalisées en 1919 aux 4.574.000 tonnes de 1930, le port a accru son trafic de 250.000 tonnes par an.

Le même graphique nous montre encore qu'il a fallu attendre jusqu'en 1924 pour voir le trafic total « moins le charbon » accéder au chiffre de 1913 ; sous cet angle, il est permis de dire que la période de guerre a marqué un arrêt de 10 ans dans la progression du port de Rouen (2).

SECTION III

La crise économique

Le port de Rouen qui atteignait presque les 10 millions de tonnes en 1930 et qui, en fait, les avait dépassés entre le 30 juin

(1) L'accroissement du tonnage a eu, entre 1921 et 1923, une cause locale : l'adoption de Rouen par la C^{ie} des Chemins de fer du P.-L.-M. pour la réception de ses charbons.

(2) Voir graphique p. 88.

1929 et le 1^{er} juillet 1930, devait lourdement sentir les effets de la crise économique qui, depuis 1929, ébranle le monde entier. Nous n'avons ni le désir, ni d'ailleurs les qualités requises, pour en reprendre l'exposé et pour en rechercher de nouvelles causes ; il nous suffit de constater que son premier effet — chaque pays tendant à se recroqueviller sur lui-même dans un nationalisme exaspéré — a été de restreindre les échanges internationaux ; ces derniers étaient en 1932 le tiers de ce qu'ils étaient en 1929 ; cette indication montre assez la gravité d'une situation qui permettrait d'envisager, à défaut d'entente internationale, les pires éventualités.

Sans faire un historique détaillé de la crise, il importe d'en rappeler les étapes principales : en 1926 les prix des marchandises commencent à baisser tandis que la spéculation continue sa marche ascensionnelle et que le marché monétaire reste stationnaire ; dès lors la prospérité, tout au moins aux Etats-Unis, n'est plus que factice (1) ; mais l'on s'aperçoit bientôt que les stocks de matières premières augmentent de façon inquiétante, que l'excès de la production ne pourra être absorbé et c'est, après quelques faillites, signes avant-coureurs de la crise, le krach d'octobre 1929 de Wall Street ; en juin 1931 le moratoire Hoover ; en septembre, la débâcle de la Livre Sterling et de ses vassales, monnaies scandinaves et autres ; puis, en mars 1933, la baisse du dollar précédant de peu la conférence économique mondiale de Londres qui se terminait en juillet 1933 par un échec retentissant. Le cycle était complet ; seule ou à peu près dans sa résistance, la

(1) Il est difficile de se méprendre sur les origines immédiates de la crise actuelle. De cette surproduction folle, volontairement oublieuse des besoins et surtout du pouvoir d'achat du consommateur, les Etats-Unis sont les premiers, pour ne pas dire les uniques, responsables.

France n'avait pas vu jusqu'en 1936 sa situation monétaire atteinte, mais son économie n'en était pas moins fortement touchée (2) ; elle a, comme tous les autres pays du globe, recouru aux barrières douanières et aux contingentements, et ses relations commerciales avec l'étranger ont baissé dans une proportion inquiétante : les importations passant de 58.220,6 millions en 1929 à 29.826,5 en 1932 et à 20.954,5 en 1935 ; les exportations de 50.139,2 millions en 1929 à 19.692,141 en 1932 et 15.473,5 en 1935 (3). Entre les mêmes dates, le trafic des ports maritimes tombait de 52.353.235 à 44.109.395 et à 45.319.263 tonnes.

Quelle a été en présence de ce bouleversement complet du commerce international, l'attitude du port de Rouen ? Avant de rechercher si son rôle s'en est trouvé confirmé ou modifié, il convient dès à présent d'indiquer son incidence sur le trafic global.

Là encore, la présence du charbon tend à faire illusion sur les pertes subies par le port ; les résultats sont en effet troublants :

9.486.100 tonnes en 1929	8.409.361 tonnes en 1933
9.927.542 — 1930	8.133.622 — 1934
8.800.016 — 1931	7.986.887 — 1935
8.093.277 — 1932	8.002.404 — 1936

mais cette diminution ne fait que représenter celle des entrées de charbon passée par les chiffres suivants (en milliers de tonnes) :

(2) Ayant subi l'influence de la crise avec un certain retard elle semble d'ailleurs ne voir revenir la prospérité qu'avec le même recul.

(3) La baisse est de plus de moitié en valeur et de près du 1/3 en poids.
(V. sur toutes ces questions la *Revue d'Economie Politique*, mars-avril 1933).

5.181 en 1929	3.488 en 1933
5.354 en 1930	3.093 en 1934
4.454 en 1931	3.025 en 1935
3.470 en 1932	3.131 en 1936

de sorte que si l'on ne tient pas compte de la houille, on constate que le port de Rouen a continué sa progression avec les chiffres suivants en milliers de tonnes :

4.305 en 1929	4.920 en 1933
4.574 en 1930	4.685 en 1934
4.346 en 1931	4.962 en 1935
4.623 en 1932	4.871 en 1936

De tels résultats montrent éloquemment la facilité avec laquelle le port de Rouen s'est adapté à la crise et la place sans cesse plus importante qu'il occupe dans la vie maritime nationale. Seul le charbon — dont la régression obéit à des causes très spéciales — a subi une lourde diminution ; les autres branches du trafic suivent une progression remarquable que la difficulté des circonstances présentes rend particulièrement significative.

SECTION IV

Orientation nouvelle du port de Rouen

Est-il permis de parler, en présence des résultats de ces dernières années, d'une orientation nouvelle du port de Rouen ? En d'autres termes, le port de Rouen s'est-il trouvé par le jeu des circonstances actuelles amené à remplir un rôle différent de celui qui était le sien avant la guerre ?

S'il ne nous sera possible de répondre définitivement à cette question qu'après avoir étudié les aspects de son rôle économique dans leurs modifications, nous pouvons toutefois dès

maintenant formuler quelques observations. L'approvisionnement du port industriel est devenu — nous le verrons — une source de trafic essentiellement inconnue dans le passé ; le charbon de son côté voit la proportion qu'il occupe dans le trafic du port diminuer chaque année (1) ; elle n'est plus désormais que de 39 %. Les produits pétrolifères sont l'objet au contraire d'une plus-value considérable qui les fait s'inscrire en 1936 pour 1.128.198 tonnes au lieu de 222.367 en 1913. Enfin, toutes les autres marchandises qui s'inscrivaient en 1913 pour 2.558 milliers de tonnes ont suivi depuis 1926 — année où furent seulement atteints à nouveau les chiffres d'avant-guerre — la progression suivante ((en milliers de tonnes) :

1926 : 2.542	1932 : 3.074
1927 : 2.219	1933 : 3.356
1928 : 2.764	1934 : 3.568
1929 : 3.198	1935 : 3.951
1930 : 3.263	1936 : 3.743
1931 : 3.077	

De sorte que l'importance actuelle du port de Rouen s'analyse à la fin de 1932 en un accroissement par rapport à 1913 :

de 1.000.000 sur le tonnage des hydrocarbures ;

de 600.000 sur le tonnage de charbon ;

de 500.000 sur le tonnage des autres marchandises.

Nous ne saurions mieux faire, pour conclure, que de montrer en un seul tableau la répartition des marchandises en 1913, 1923, 1930, 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 :

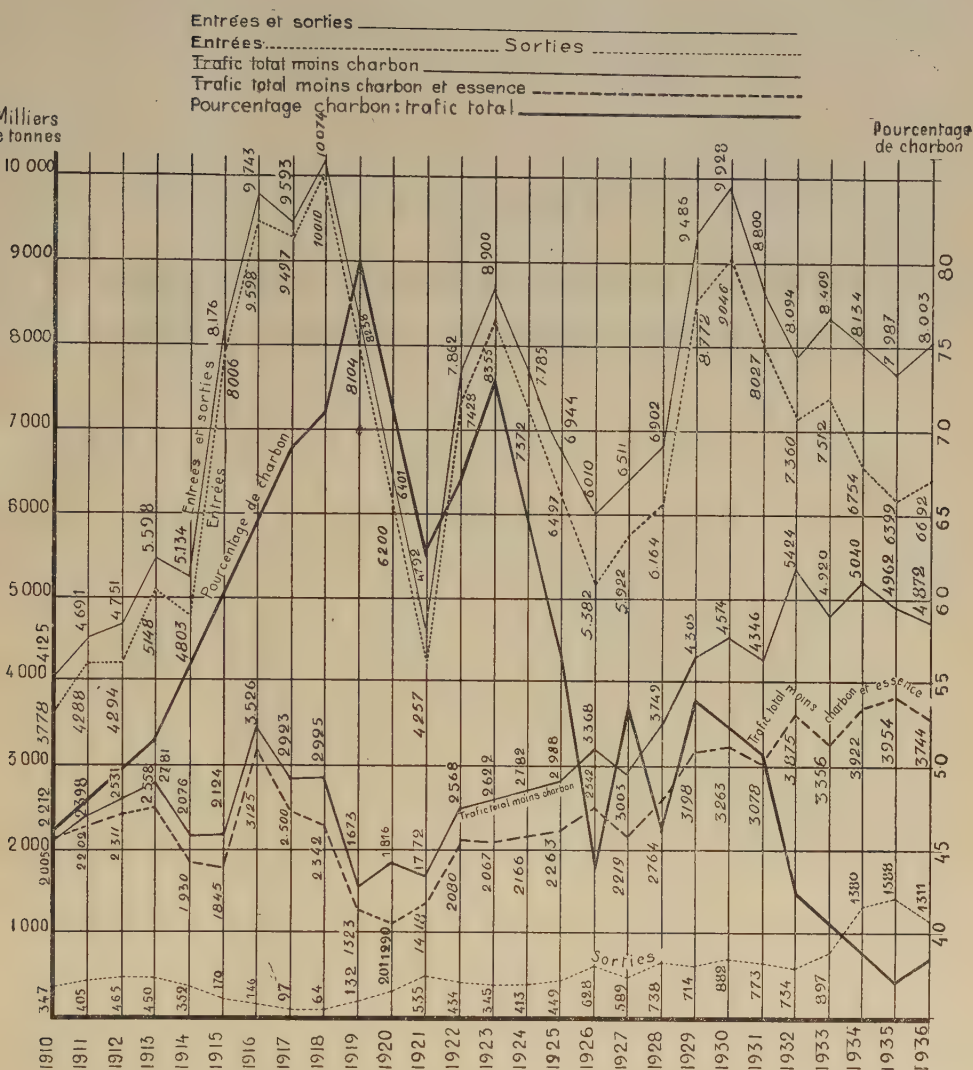
(1) La proportion était de 46 % en 1912 et de 51 % en 1913, elle atteignit 69 % en 1917, 71 % en 1918 et 80 % en 1919 ; les chiffres, depuis 1920, sont : 71 %, 63, 67, 73, 64, 57, 44, 54, 46, 54, 53, 51 et enfin depuis 1932 43 %, 41 % en 1933, 39 % en 1934, 38 % en 1935 et 39 % en 1936.

IMPORTATIONS .	1913	1923	1930	1932	1933	1934	1935	1936
Houille	2.817.110	6.279.197	5 357.940	3.469.485	3.488.523	3.093.814	3.024.929	3.131.146
Hydrocarbures	223.367	554.947	1.310.847	1.548.418	1.564.121	1.117.637	1.010.726	1.128.198
Phosphates et minerais ...	310.934	591.256	719.682	497.244	452.643	582.606	382.425	421.469
Bois et rondins	512.287	247.726	318.013	249.313	352.898	279.812	283.256	211.949
Pâtes de bois et papiers ...	251.095	280.535	400.159	350.865	412.359	442.213	358.304	426.071
Vins et alcools	392.143	385.432	612.653	685.552	734.318	696.573	821.955	719.113
Céréales et farines	355.352	46.294	63.735	247.570	94.820	104.772	113.778	228.008
Autres importations	285.458	170.068	262.755	311.004	411.859	436.730	403.834	425.597
Total des importations ..	5.147.746	8.555.455	9.045.784	7.359.451	7.511.541	6.754.157	6.399.207	6.691.551
EXPORTATIONS ..	449.862	344.719	881.758	733.826	897.820	1.379.465	1.587.680	1.310.853
TRAFFIC TOTAL ..	5.597.608	8.900.174	9.927.542	8.093.277	8.409.361	8.133.622	7.986.887	8.002.404

Ainsi, à part le recul subi par le charbon, la répartition générale du trafic est restée sensiblement la même. Rouen, qui réalisait, en 1913, 13 % du trafic du tonnage global des ports français, en représente aujourd'hui 18 %, mais son caractère prédominant n'a pas été altéré : il est resté le port des marchandises pondéreuses (2).

(2) Les principaux records du port de Rouen sont les suivants :

Charbons	7.149.000 tonnes en 1918
Hydrocarbures	1.564.121 tonnes en 1933
Vins et alcools.....	821.955 tonnes en 1935
Phosphates et minerais.....	636.000 tonnes en 1929
Pâtes de bois et rondins.....	566.970 tonnes en 1934
Bois	364.437 tonnes en 1929
Exportation	1.587.680 tonnes en 1935
Trafic maritime (total).....	10.137.277 tonnes en 1918



Variations du trafic de 1910 à 1936

CHAPITRE IV

La théorie des trois fonctions économiques d'un port de commerce appliquée à Rouen

SECTION I

La théorie de M. Paul de Rousiers

Dans un ouvrage qui rénova véritablement l'étude des problèmes portuaires (1), et la plaça dans le cadre de l'Économie Politique tout entière, M. Paul de Rousiers, qui fut secrétaire du Comité Central des Armateurs de France, élaborait un concept qui a été suivi depuis lors d'une façon à peu près unanime et dont on ne saurait, aujourd'hui, faire abstraction.

Sa théorie a pour fondement la division du trafic d'un port en trois catégories particulières : l'une relevant de ce qu'il appela « le rôle régional du port », la seconde du « rôle industriel » et la troisième du « rôle commercial ». On ne pourrait mieux faire, bien que les termes « régional », « industriel », et « commercial » soient des plus explicites, que de reprendre la définition qu'en proposait M. de Rousiers lui-même. Le rôle régional est expliqué de la façon suivante :

(1) Paul DE ROUSIERS, *Les grands ports de France*, Paris, Colin, 1908.

« Certaines marchandises passent par le port parce qu'il représente, dans le trajet qu'elles ont à faire de leur lieu d'origine à leur lieu de destination, le point de jonction le plus avantageux entre le transport par mer et le transport par terre. » Le rôle industriel est ainsi précisé : « Une seconde catégorie de marchandises ne vient au port que pour être traitée industriellement dans ses environs immédiats. » Voici enfin les quelques lignes destinées au rôle commercial : « Une troisième catégorie de marchandises n'entre au port que pour en repartir par mer. Pour elles le port est un carrefour de lignes de navigation ou un marché. »

On voit immédiatement tout l'intérêt de cette théorie ; au lieu d'une froide énumération des différentes branches du trafic, elle permet une analyse des aptitudes présentées par un port de commerce ; elle est en définitive, un moyen d'investigation incomparable. Mais elle prétend, sous la plume de M. de Rousiers, être plus et mieux ; elle veut correspondre à une réalité économique et trouver, pour chaque port, le tonnage afférent à chacune de ses fonctions. Ceux qui ont adopté purement et simplement cette théorie n'ont pas manqué d'opérer cette division ; M. E. Montagne dans un ouvrage sur le port de Marseille (2) impute pour 1913 :

1.067.525 tonnes à la fonction commerciale,
2.444.889 tonnes à la fonction régionale,
et 4.655.464 tonnes à la fonction industrielle. *

M. Byé (3) opère la même distinction pour le port de Gênes et indique pour 1913 :

(2) Eugène MONTAGNE, *Le rôle industriel du port de Marseille*, thèse, Marseille, 1924, p. 91.

(3) Maurice BYÉ, *Le port de Gênes et le port de Marseille*, thèse, Lyon, 1928, p. 261.

4.750.000 tonnes données par la fonction industrielle,
2.400.000 par la fonction régionale,
et 1.000.000 par la fonction commerciale.

A les lire, il semble qu'il ne puisse y avoir la moindre confusion entre les trois catégories de marchandises : le port a servi à rapprocher les unes du lieu de destination, il a offert à d'autres un centre industriel permettant leur transformation, enfin il a mis à la disposition des dernières un marché outillé et des lignes de navigation nombreuses facilitant une réexpédition rapide.

Nous ne croyons pas qu'il suffise de s'exprimer ainsi ; il faut en outre, souligner le caractère indivisible du rôle économique d'un port de commerce. Sans doute, M. de Rousiers ne manque pas de déclarer qu'un port moderne n'est vraiment puissant que si les trois fonctions y sont également développées et que l'importance de chacune d'elles est fonction de celle des autres, mais il faut aller plus loin et reconnaître que de telles distinctions sont souvent factices.

Ce qu'il faut toutefois retenir de la théorie de de Rousiers, c'est que la prospérité d'un port tient réellement à trois séries de caractères : elle provient des facilités commerciales qu'il présente, du centre industriel qu'il dessert, enfin de son hinterland ; et c'est pourquoi les trois parties du présent travail auraient pu être intitulées : « Rôle commercial » ; « Rôle industriel » et « Rôle régional » si nous ne nous étions trouvé en présence d'une contradiction absolue entre cette théorie et les conditions actuelles du commerce maritime.

SECTION II

La disparition du rôle commercial théorique

A. — A Rouen

La fonction commerciale du port de Rouen telle que l'entendait Paul de Rousiers est pratiquement inexistante. Il suffit, en effet, de considérer les chiffres du commerce général et du commerce spécial ne présentant entre eux qu'une différence minime, pour se rendre compte, qu'à quelques exceptions près, les marchandises débarquées à Rouen ne sont pas destinées à être réexpédiées par mer sur une autre destination.

Les statistiques douanières donnent pour Rouen les résultats suivants (1) :

	Importation	Exportation	Total
Commerce général	8.751.101 t.	527.599 t.	9.278.700 t.
Commerce spécial	8.369.632 t.	485.767 t.	8.855.399 t.
soit une différence de 423.301 tonnes.			

Les marchandises réexportées après importation n'entrant en compte que pour l'évaluation du commerce général, à l'exclusion du commerce spécial (2), cette différence devrait être la mesure du trafic dû à la fonction commerciale (3). De fait, il

(1) Il ne peut y avoir là que quelque chose de très approximatif, des marchandises importées et entrées en entrepôt pendant un exercice, peuvent en ressortir l'exercice suivant et produire ainsi un bouleversement complet des résultats.

(2) Les chiffres pour 1929 étaient respectivement :

au commerce général : 8.077.553 t. et 513.560 t., au total... 8.691.113 t.
 au commerce spécial : 8.001.870 t. et 466.201 t., au total .. 8.468.071 t.

Soit une différence de..... 223.042 t.

(3) La définition du commerce général et du commerce spécial a été complètement modifiée par une instruction ministérielle du 14 janvier 1927

est possible de retrouver, dans la liste des exportations, des marchandises provenant d'importations antérieures et pouvant, par conséquent, être considérées comme n'étant venues à Rouen que pour y trouver un moyen facile de réexpédition sur leur destination définitive.

Si nous prenons, par exemple, les chiffres de 1930, nous pouvons mettre à part les catégories suivantes de produits :

Houille	103.814 tonnes
Hydrocarbures	120.501 —
Pyrites et minerais	24.432 —
Pâtes de bois et papiers	5.278 —
Vins et alcools	3.783 —

Soit au total 257.248 tonnes (4)

Il s'agit là de marchandises, et cela très certainement, dont aucune ne peut venir de l'hinterland et qui n'ont pu être amenées à Rouen que par mer. Elles figurent nécessairement pour un chiffre égal aux importations, et nous aurions eu ainsi, pour 1930, 500.000 tonnes imputables à la fonction commerciale. Or, nous venons de voir que la différence entre le commerce général et le commerce spécial fut pour la même année

(Archives de la Douane de Rouen, n° 61). Le commerce général comprenait autrefois la totalité des marchandises pénétrant sur notre territoire ou le quittant. Depuis 1927, la notion de *commerce effectif* a remplacé celle de commerce général. On n'y fait figurer, par conséquent, que les marchandises ayant donné lieu à une transaction commerciale en France. Le commerce effectif devient donc égal à l'ancien commerce général, diminué du transit direct et de simples transbordements ou au commerce spécial augmenté des opérations d'entrepôt et d'admission temporaire.

Une nouvelle instruction du 9 octobre 1929 a prescrit de porter les marchandises placées sous le régime de l'admission temporaire au commerce spécial ; de sorte que ce dernier ne se différencie plus, aujourd'hui, du commerce effectif, que par les opérations d'entrepôt.

(4) Le total est de 120.571 tonnes pour 1929.

de 423.301 tonnes ; nous ne sommes donc pas sensiblement loin de compte et l'on pourrait voir là, une preuve de l'exactitude de nos calculs (5).

Nous avons cependant scrupule à parler de fonction commerciale. Sans doute, si l'on s'en tient à la lettre de la définition, il s'agit bien de marchandises importées puis réexportées ; mais si l'on va au fond des choses, on s'aperçoit immédiatement que c'est bien plutôt le rôle industriel du port qui est en droit de revendiquer la plupart des tonnages en question. Les 120.501 tonnes d'hydrocarbures comprennent $\frac{4}{5}$ de bitumes produits par les raffineries rouennaises ; les 5.278 tonnes de pâtes de bois et papiers sortent, pour la presque totalité, des papeteries de la région. On peut d'ailleurs affirmer que les $\frac{9}{10}$ ^{es} des marchandises ainsi réexportées étaient primitivement destinées à la région rouennaise, et que ce changement d'itinéraire — dû à différentes causes : qualité de la marchandise ne convenant pas au réceptionnaire rouennais, nécessité d'approvisionner d'urgence un autre centre, existence d'un stock ne permettant pas de recevoir de nouveaux arrivages, etc. — n'était aucunement prévu lors de la réception à Rouen.

Quant aux 103.814 tonnes de houille, il s'agit uniquement, ou presque, de charbon de soute. Certains en ont tenu compte dans le calcul du tonnage imputable à la fonction commerciale (6) ; nous pensons, au contraire, que l'approvisionnement en soutes d'un navire est une fourniture industrielle et n'a rien — du point de vue commercial sinon du point de vue statistiques — d'une exportation.

(5) Et ce d'autant plus que les statistiques de 1929 conduisent à un même résultat : 120.000 t. $\times$ 2 soit 240.000 tonnes d'une part, tandis que la différence entre le commerce général et le commerce spécial, pour la même année, est de 223.042 tonnes.

(6) MONTAGNE, *op. cit.*, p. 28. — BYÉ, *op. cit.*, p. 262,

Que reste-t-il dans ces conditions de la fonction commerciale ? Quelques lots d'essence, de vin, ou de pâte de bois, au total sans aucun doute, moins de 10.000 tonnes.

C'est donc bien à juste titre, que nous pouvions qualifier d'inexistante, à Rouen, la fonction commerciale théorique de M. de Rousiers.

B. — *Dans les relations internationales modernes*

Pratiquement inexistant à Rouen, le rôle commercial, tel qu'il était compris en 1908 par M. de Rousiers, est-il, dans d'autres établissements maritimes, la source d'un trafic intense ? Les conditions nouvelles du commerce international ne tendent-elles pas, au contraire, à sa disparition ?

Nous verrons, en énumérant les différents postes du trafic exportation au Havre, combien est peu importante la part des marchandises précédemment importées : 7 à 8.000 tonnes de café ; 18 à 20.000 tonnes de cuivre ; 3 à 4.000 tonnes de coton ; 25.000 tonnes de riz et 8 à 10.000 tonnes de bois exotiques (1). C'est fort peu pour Le Havre, celui d'entre les ports français où la fonction commerciale est, dit-on, la plus intense.

Cet exemple du Havre nous paraît saisissant. Il est aisé de proclamer que l'existence d'un marché, le nombre des lignes de navigation, attirent au port une grande quantité de marchandises qui, ensuite, seront réparties par mer ; que le port sera, comme autrefois, un vaste entrepôt. En fait, on est obligé de reconnaître que, dans l'immense majorité des cas, les marchandises importées sont destinées à l'arrière-pays.

Nous entrevoyons à cette situation nouvelle, une explication fort simple : les prix de revient sont actuellement, de par la concurrence internationale, beaucoup trop tendus pour per-

(1) Chiffres de 1930. *Infra*, p. 108,

mettre d'obliger la marchandise à un double transport maritime : du lieu de production au marché et du marché au lieu de consommation. Le blé du Canada destiné au nord de la France va directement de Montréal à Dunkerque, sans passer par Londres ou Liverpool, bien qu'il ait pu faire l'objet d'une transaction à l'une ou l'autre de ces bourses. Pourquoi, au surplus, la marchandise se déplacerait-elle vers le port où se tient le marché, alors que les opérations s'y font sur des quantités fictives et nullement présentes lors du contrat ? Les transactions du marché du café au Havre portent ainsi sur des quantités 10 fois supérieures à celles effectivement entreposées, et il en est de même pour la plupart des marchés mondiaux.

D'autre part, les pays producteurs s'organisent peu à peu commercialement et techniquement, de sorte qu'ils peuvent correspondre directement avec les pays consommateurs, sans passer par un intermédiaire. Prenons un nouvel exemple de ce fait dans le commerce du coton, le plus important en ce qui concerne Le Havre et Rouen : les producteurs américains envoyaient autrefois des cargaisons comprenant différentes catégories ; les négociants rouennais étaient donc obligés de s'adresser au Havre, où s'opérait le classement, pour obtenir la marchandise qui leur était nécessaire. Mais à l'heure actuelle, les expéditions se font par « cargaisons classées » correspondant immédiatement aux besoins des acheteurs. Et si le coton destiné à Rouen passe encore par Le Havre, c'est — indépendamment des conditions nautiques de l'estuaire — bien moins pour des nécessités d'ordre commercial, qu'en vertu de l'usage préexistant, et aussi, parce que le coton trouve au Havre un outillage de manutention et de stockage perfectionné.

Que restera-t-il, avec une telle évolution (2) de ce rôle com-

(2) MAURETTE, *Les Marchés de matières premières*, Paris, Colin, 1930.

mercial des ports de commerce ? Tout au plus, le trafic des marchandises de très haute valeur, ne se transportant pas par grandes quantités ; celui de certaines denrées coloniales, pour lesquelles le défaut d'organisation du pays producteur oblige encore à concentrer la marchandise avant de l'adresser au consommateur (3). Mais pour les autres marchandises, y compris celles se cotant en Bourse, la fonction commerciale est devenue pratiquement négligeable.

SECTION III

Essai d'une théorie nouvelle

Il nous faut donc aujourd'hui éliminer une théorie tripartite qui ne répond nullement à la réalité des faits.

Si une distinction peut être faite, c'est uniquement entre le rôle industriel et le rôle commercial.

Ce dernier comprendra nécessairement : d'une part, les vestiges de l'antique fonction commerciale, et d'autre part, tous les trafics imputés par M. de Rousiers au rôle régional.

Dans les deux cas en effet il s'agit indiscutablement de commerce au sens le plus étroit du mot, puisqu'il y a commerce toutes les fois que l'on se trouve en présence d'un échange de marchandises sans transformation de celles-ci.

Une distinction n'en devra pas moins être opérée à cet égard :

p. 106. Après avoir signalé que c'était la fonction régionale du port qui avait créé le Marché du coton de Liverpool, l'auteur doit préciser que c'est d'ailleurs 13 % seulement des cotons reçus à Liverpool qui sont réexpédiés sur l'Europe, exactement 62.000 tonnes.

(3) La tendance que nous venons de signaler se manifeste surtout depuis quelques années. Il suffit de remonter à la période d'avant-guerre pour trouver au Havre la trace d'une fonction commerciale beaucoup plus intense. En 1909, par exemple, nous relevons entr'autres exportations : 32.301 tonnes de café et 25.240 tonnes de cacao,

si du point de vue trafic, l'influence de l'organisation commerciale et bancaire du port peut apparaître inexistante ou tout au moins indirecte (1), il n'est pas indifférent de rechercher quelle est la place prise par les commerçants et les négociants rouennais dans les transactions opérées sur les marchandises.

A la séparation du trafic entre les anciennes fonctions commerciales et régionales va donc se substituer, dans le cadre de la nouvelle fonction commerciale, une division entre les marchandises ne faisant que transiter à Rouen et celles qui y font l'objet de transactions commerciales.

Une telle division est, cela va de soi, imprécise et même impalpable. Si nous ne manquerons pas de nous en inspirer, elle ne pourra apparaître qu'accessoirement dans le plan de notre discussion. Celle-ci ne doit connaître que deux parties bien distinctes : la fonction industrielle et la fonction commerciale.

Sans doute les monographies ont adopté le plus souvent une toute autre division, faisant suivre par exemple, la description du port de l'étude successive de chaque branche du trafic ; nous aurions peut-être, ce faisant, facilité à première vue la

(1) L'organisation commerciale du port continue à jouer en effet à l'égard de son trafic, un rôle important. Mais le bénéficiaire n'en est plus l'antique fonction commerciale. L'hinterland du port se trouve augmenté aux dépens de l'établissement maritime le plus rapproché des centres de consommation, mais moins bien outillé commercialement. Le caoutchouc destiné à l'Europe centrale peut passer, du simple point de vue régional, par Rotterdam ou par Anvers ; mais c'est le dernier nommé qui en importe la plus grande quantité, parce que son marché est le plus important. Les denrées coloniales destinées à la France sont débarquées au Havre et non à Rouen, bien que l'utilisation de ce dernier entraînerait des frais de transport plus réduits, parce que Le Havre détient le marché.

lecture et la compréhension de ce livre ; nous en aurions, en réalité, détruit l'intérêt possible et nous n'aurions pu très certainement remplir notre unique but : fixer les caractères essentiels du grand port normand, définir en un mot son rôle économique.

DEUXIÈME PARTIE

FONCTION COMMERCIALE

CHAPITRE PREMIER

Le milieu commercial rouennais

SECTION I

Les facilités présentées par Rouen pour l'exercice de la fonction commerciale

Si l'on s'en tient à la définition du rôle commercial telle que l'a comprise M. de Rousiers et d'après laquelle le port, pour la remplir, devrait recevoir des marchandises à seule fin de les redistribuer ensuite par voie de mer, on doit reconnaître que le port n'exerçait, ou à peu près, aucune fonction commerciale.

Cette situation nullement exceptionnelle et traduisant au contraire — nous venons de le voir — une tendance nouvelle, n'interdirait pas au port de Rouen d'être un centre commercial important.

Fonction commerciale, avons-nous dit, dès lors que les marchandises passant par le port n'y subissent aucun transformation de nature industrielle.

Mais cette simplification n'exclut pas la nécessité de rechercher si à l'occasion du tonnage transité ou entreposé à Rouen, ne sont pas intervenues des transactions commerciales.

La plupart de ceux qui ont étudié le port de Rouen ont été d'accord pour déclarer que port de transit et accessoirement port industriel, non seulement la fonction commerciale y était

pratiquement inexistante, mais qu'encore les marchandises transitées n'y donnaient lieu que rarement à des opérations commerciales. Paul de Rousiers affirmait en 1909 (1) que « Rouen n'a qu'un commerce d'approvisionnement régional ». Il semblerait cependant à première vue — et avant de rechercher, ce que nous ferons plus loin, si cette opinion correspond à la réalité — que le port de Rouen présente à tous égards les conditions les plus favorables au développement du commerce ; nous avons vu, en effet, en étudiant la théorie des trois fonctions, que la première qualité nécessaire était la présence d'un carrefour de routes à l'endroit même où le port a été édifié ; or il nous a été donné de constater (2) que Rouen devait à sa situation au point de jonction de routes terrestres, fluviales et maritimes sa naissance et son développement.

Mais cette condition ne suffit pas : pour remplir une fonction commerciale importante, le port doit encore « desservir un hinterland dont la population soit nombreuse, riche, civilisée, ayant des besoins multiples et variés et développant une activité industrielle et commerciale très intense » (3).

Rouen paraît encore, à ces différents points de vue, particulièrement bien placé ; son hinterland (4) est des plus enviables : densité de la population, industrie, fortune, intelligence, civilisation des habitants sont d'un degré exceptionnel ; les lignes régulières, les courant de trafic, nombreux.

Il faut donc rechercher en dernier lieu si, dans le sens commercial des Rouennais, leur esprit d'initiative, leurs traditions, le volume de leurs capitaux, l'organisation boursière et bancaire de la cité, ne résiderait pas l'explication de cette prétendue

(1) DE ROUSIERS, *Les Grands ports de France*, op. cit.

(2) *Supra*, p. 16.

(3) Marcel W. VAN DE VELDE, *Le Port d'Anvers*, Lloyd anversois, p. 87.

(4) *Infra*, chap. IV, section 1.

lacune. Pour détruire cette hypothèse, vient immédiatement à l'esprit le long passé maritime de la capitale normande, gage certain de la valeur commerciale de ses habitants. A toutes les époques de l'histoire, les normands ont été réputés pour leur jugement, leur persévérance, la hardiesse de leurs entreprises lointaines. Sans reprendre l'historique ébauché au début de cette étude, il est aisé de recueillir, au cours des siècles, des témoignages de l'habileté des négociants rouennais : dès la fin du x^e siècle, un moine de Fleuri-sur-Loire fait mention de l'excellente réputation commerciale de la ville (5) ; au xii^e siècle, le négoce rouennais concentrait tout le commerce avec l'Irlande, possédait un port particulier à Londres et bénéficiait de faveurs, franchises et privilèges qui le laissaient sans concurrent. Le traité de 1606 signé entre Henri II et le roi d'Angleterre mettait encore Rouen au premier rang et le citait à l'égal de Londres (6). Enfin en 1664, le chevalier de Clerville envoyé par Colbert s'exprimait ainsi : « La ville de Rouen est certainement une des plus fameuses escolles où l'on se puisse instruire de tout ce qui regarde le commerce, celui de la mer s'y exerce aussi bien que celui de la terre et il se trouve là des négociants aussi éclairés des connaissances de l'un et de l'autre qu'il en puisse estre en tout le reste du royaume » : autant de documents qui prouvent à l'évidence l'intelligence commerciale des négociants rouennais. Ils avaient été les premiers à fonder des comptoirs en Amérique, au Maroc, en Sicile ; en même temps leur organisation commerciale et bancaire était tout aussi irréprochable, la ville s'enorgueillit d'une des premières, sinon de la première, des juridictions maritimes : le vicomté de l'eau

(5) Cité par LE CORBEILLER, *op. cit.*, p. 13.

(6) Cité par PERRÉE, *Le port de Rouen et son développement depuis 50 ans* (Société Normande de Géographie, 1929, p. 52).

créé par Guillaume le Conquérant (7) ; en 1556, Henri II avait signé le décret accordant une bourse de commerce (8).

Comment admettre que les Rouennais ont perdu les qualités qui autrefois les distinguaient si heureusement et comment s'expliquer, dans ces conditions, une faiblesse des transactions commerciales ? C'est alors qu'il faut faire intervenir, pour qu'apparaisse la solution vainement cherchée jusque-là, une triple série de phénomènes que nous pourrions classer sous le nom de facteurs démographiques, historiques et psychologiques : les premiers tiennent à l'insuffisance numérique de l'agglomération rouennaise ; les seconds résident dans l'abandon de notre port par les lignes long courrières au cours du xix^e siècle et parallèlement dans l'orientation de toute l'activité régionale vers l'industrie textile ; les troisièmes enfin découlent de la forme nouvelle du tempérament rouennais.

SECTION II

L'agglomération rouennaise

La totalité des grands ports mondiaux sont en même temps des agglomérations urbaines considérables : Londres, New-York, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Marseille même, comptent plusieurs centaines de milliers d'habitants. On comprend immédiatement l'intérêt pour un port d'être soutenu par une population locale aussi dense ; l'activité commerciale de la cité influe au premier chef sur celle du port, les capitaux s'offrent plus nombreux ; l'influence politique est accrue, et le port

(7) WALLON *La Vicomté de l'eau*, Précis Acad., Rouen, 1903.

(8) La juridiction consulaire rouennaise devait donner naissance à l'un des premiers traités de droit maritime « le guidon de la mer » écrit entre 1556 et 1583 par un auteur dont le nom est resté inconnu. DE BEAUREPAIRE, note sur *Le Guidon des Marchands qui mettent à la mer*, Rouen, Cagniard, 1888.

bénéficie en définitive, au regard de la collectivité nationale, de l'importance de la ville. Si, au contraire, la cité n'a pas une extension suffisante : ou bien le port risque de s'étioler, ou bien quand, en vertu de sa position, son développement ne se trouve pas entravé, il ne tarde pas à devenir commercialement distinct ; des capitaux étrangers financent seuls les grandes entreprises du port, et la ville perd le contrôle et le bénéfice de son établissement maritime.

Et c'est évidemment au point de vue commercial que les effets de cette situation sont désastreux : si des négociants étrangers à la ville commandent aux intérêts du port, ils tendront à n'y voir qu'un point de transit avantageux ; ils feront tout sans aucun doute, pour améliorer son organisation maritime : accès, bassins, engins de manutention ; mais ils ne seront jamais tentés d'y effectuer des transactions commerciales ; ces dernières ne se feront plus dans le port même, mais dans l'hinterland ; le port ne sera plus que le lieu où la marchandise passant du transport maritime au transport terrestre ou inversement, subit une simple opération matérielle de manutention mais ne donne lieu à aucune transaction commerciale ; il comprendra des *stevedores*, des entrepreneurs de transports fluviaux, des pointeurs, il ne comptera plus de commerçants.

Que s'est-il donc passé pour Rouen ? Au temps de sa splendeur, Rouen était une des villes les plus importantes de l'Europe occidentale : elle comptait au *xiv^e* siècle, 40.000 habitants environ ; au *xvi^e* siècle elle venait après Paris sur le même pied que Lyon, Bordeaux et Toulon, avant Lille et Marseille ; au *xvii^e* siècle elle totalisait 80.000 habitants (1) mais la révocation de l'Edit de Nantes lui en faisait perdre 20.000 parmi lesquels nombre de ses manufacturiers et de ses meilleurs négociants.

(1) FOUQUET *Histoire de la ville de Rouen*, Rouen, Meterie, 1876.

Depuis cette époque la progression de la population a été loin de suivre à Rouen celle des principales Villes de France ; Rouen comptait déjà 79.786 habitants au début du XIX^e siècle et 104.902 en 1876 ; la population est aujourd'hui de 122.957 habitants, elle n'a, on le voit, augmenté que fort peu, alors que dans toute la France et plus encore à l'étranger, la population urbaine s'est considérablement accrue.

Mais si la population de Rouen restait à peu près stationnaire, celle de l'arrondissement tout entier passait de 270.651 habitants en 1861 à 338.618 en 1921 (2) et 355.211 en 1931 (3) soit une progression de 100 % entre 1801 et 1921. Cette augmentation provient pour une grande part de la croissance des cités ouvrières de la périphérie rouennaise : Sotteville — 24.854 habitants —, Petit-Quevilly — 18.910 —, Grand-Quevilly — 7.683 —, sur la rive gauche ; Déville — 7.403 —, Maromme — 4.107 —, Darnétal — 7.706 —, sur la rive droite ; en ajoutant à ces chiffres ceux de quelques localités moins importantes, on peut évaluer à 230.000 âmes l'importance de l'agglomération rouennaise.

Mais la disposition géographique de Rouen, enserrée à l'Ouest, au Nord et à l'Est par des collines, ne lui a permis que de pousser en quelque sorte des prolongements dans différentes directions : par les vallées de Maromme et de Darnétal sur la Rive Droite et Rive Gauche le long de la Seine ; Rouen n'a pu s'étendre uniformément et c'est ainsi que la banlieue est restée distincte de la ville. L'activité urbaine se concentre aujourd'hui encore sur la rive droite entre les boulevards et la Seine ; ce n'est pas là, la cité qu'exige un port d'une telle

(2) D^r CAUCHOIS, *Démographie de la Seine-Inférieure*, Rouen, Lainé, 1929, p. 11.

(3) Le recensement de 1931 indique 388.945 habitants, mais il faut déduire les cantons provenant de l'arrondissement d'Yvetot, supprimé en 1926.

importance et le commerce de Rouen a souffert avant toute autre chose de cette insuffisance.

SECTION III

L'importance du port dans la vie rouennaise

Quelque insuffisante que soit l'importance de la ville de Rouen relativement au port, le commerce ne serait pas aussi amoindri si le port avait toujours conservé la première place dans les préoccupations rouennaises ; un facteur historique explique la désaffection progressive des Rouennais au cours de *xx*^e siècle pour le commerce maritime.

Il y a, dans cet ordre d'idées, un double phénomène dont les deux aspects ont constamment réagi l'un sur l'autre, contribuant ainsi à aggraver la situation : d'une part, les conditions nouvelles du commerce maritime ont fait perdre au port de Rouen une grande part de son importance (1) ; d'autre part, les progrès du machinisme, les bénéfices réalisables dans le commerce et l'industrie du coton et de la laine ont achevé de faire abandonner aux capitaux rouennais le financement des entreprises maritimes et ont fait de Rouen, au lieu du port de commerce qu'il était autrefois, un centre de filature et de tissage. Il faut lire dans le remarquable ouvrage de Levainville (2) la longue histoire de cette transformation fondamentale. Cette nouvelle orientation de l'activité locale est aisément explicable si l'on tient compte de la ruine presque totale du port de Rouen dans les premières années du *xix*^e siècle, du découragement qui devait fatalement s'emparer des armateurs et de tous ceux qui exerçaient le commerce maritime devant la désertion sans cesse plus prononcée du port par les lignes de navigation internationales. A la même époque, Le

(1) *Supra*, p. 23.

(2) LEVAINVILLE, *Rouen*, Paris, Colin, 1913, p. 200.

Havre poursuivait sa concurrence victorieuse ; la réception du coton s'y installait dès la fin du XVIII^e siècle (3) et celle de la laine entre 1820 et 1830.

Comment dans ces conditions, les Rouennais ne se seraient-ils pas attachés à cette nouvelle forme de la richesse qui s'appelait le coton ? Les vieilles familles rouennaises qui, autrefois, mettaient leur gloire dans les expéditions maritimes achetaient ou construisaient filatures et tissages (4).

Lorsque dans la seconde partie du XIX^e siècle, grâce aux efforts de ceux qui, à la Chambre de Commerce, avaient continué de croire en les destinées du port, celui-ci reprit son extension, il était trop tard : les habitudes de près de cent années, les bénéfices réalisés dans l'industrie textile et aussi, il faut l'avouer, un certain snobisme qui fit considérer le commerce maritime comme inférieur à celui du coton, ne permirent pas à l'élite rouennaise de se tourner à nouveau vers lui.

Sans doute les habitants continuaient à prendre intérêt au port, mais c'était pour en admirer le pittoresque et non pour participer à son existence : rien de plus caractéristique de cette attitude que ces quelques lignes empruntées à un chroniqueur rouennais du milieu du siècle dernier (5). « La partie qui intéresse le plus les étrangers, c'est le port. Les habitants eux-mêmes entraînés par une pente irrésistible y

(3) La navigation entre la Louisiane et la France utilisait dès cette époque des voiliers de 400 tonneaux auxquels l'estuaire ne pouvait livrer passage.

(4) Il est certain que la disparition de la plupart des armateurs rouennais a eu une grande influence sur le rôle commercial du port. C'est, pour une large part, la perte de ses armateurs qui a éteint à Rouen l'esprit de spéculation et d'aventure qui marquait autrefois le tempérament local.

(5) Extrait d'un fascicule intitulé *Un dernier mot sur le port et sur la ville de Rouen*, et paru en 1841 sans nom d'auteur (Arch. Ch. de com. de Rouen).

trouvent une promenade agréable et d'*heureuses distractions à leurs affaires plus sérieuses* » !

Nous reconnâtrons plus loin que cet état de choses s'est modifié depuis le début du siècle et plus encore depuis quelques années ; le port reprend peu à peu la seule place qui puisse lui convenir : la première.

Mais combien de Rouennais, encore à l'heure actuelle, ignorent l'importance réelle du port et n'en connaissent que la partie située au cœur de la cité entre le pont Boieldieu et le pont transbordeur ; et comment imaginer que les étrangers considèreront le port de Rouen à sa juste valeur si les Rouennais eux-mêmes ne la connaissent pas ?

SECTION IV

Les conceptions commerciales rouennaises

Si puissante que soit la raison historique que nous venons de développer, elle ne suffirait pas à expliquer le détachement que les Rouennais professèrent au siècle dernier des questions maritimes si, par une transformation surprenante, le tempérament rouennais ne se fût révélé subitement ennemi des entreprises spéculatives.

La prudence avait de tout temps constitué le caractère distinctif du Normand, mais elle n'excluait pas une certaine hardiesse. On ne peut manquer, pour donner un aperçu du caractère rouennais tel qu'il apparaissait autrefois, de citer l'opinion d'un intendant de Louis XIV : de Voubourg : « Ils sont — écrivait-il — attachés à leurs intérêts ; ils n'ont pas la vivacité en partage, mais ils ont de la prudence et du bon sens, leurs buts sont justes et leurs desseins bien conçus et comme ils savent judicieusement choisir et employer les moyens, on les voit rarement manquer de parvenir à leurs fins. » Levainville écrivait à son tour en 1913 : « Jamais leurs entreprises

ne révèlent d'impatience ni de faute de mesure. Esprits pondérés, téméraires par nécessité, hardis avec calcul. » Après le commencement du XIX^e siècle, il ne semble plus rien rester de leur hardiesse et de leur témérité et le même Levainville leur adressait ce dur reproche (1) « Timorés, avares presque à force d'être économes, les capitaux rouennais ont permis à l'énergie calculée, à la hardiesse des négociants hayrais de fonder et de développer leur fortune souvent aux dépens de la leur ».

Faut-il croire, comme on l'a écrit ironiquement, que la bourgeoisie rouennaise après de longs siècles d'efforts a « fait valoir ses droits à la retraite ? » ; faut-il penser à un affaiblissement de son sens commercial ? L'explication est à notre avis bien différente : Après les heureux résultats de la filature et du tissage dans lesquels les Rouennais avaient jusqu'en 1860 investi leurs capitaux, les fortunes furent tentées par la sécurité que semblaient donner certaines valeurs mobilières, fonds d'Etat et obligations de Chemins de Fer principalement (2), et les capitaux ne furent plus que rarement réservés aux entreprises locales. C'est encore à Levainville (3) que nous empruntons ces tristes constatations : « Dans la cité qui se risquait dans la grosse aventure ou qui aventurait sa fortune dans les placements à longue échéance, on éprouve quelque difficulté à trouver les capitaux nécessaires à la construction d'un navire, à la mise sur pied d'une affaire industrielle ou commerciale. Bourgeoisie cossue et capitaux peureux, deux obstacles à l'activité des affaires. »

(1) LEVAINVILLE, *Rouen, op. cit.*, p. 108, p. 259.

(2) DE ROUSIERS, *op. cit.*, signale qu'en 1908 il n'y avait aucune ville de province qui détint autant d'obligations de Chemins de fer.

(3) LEVAINVILLE, *op. cit.*, p. 263.

Mais la tendance qui se dessine depuis quelques années démontre que le fond même du caractère rouennais n'avait été altéré que temporairement ; déjà hommes et capitaux reprennent intérêt au port. Mais quels que soient l'industrie ou le commerce auquel il consacre son activité, le Rouennais, en dépit des habitudes du monde moderne ou plus précisément du monde d'après-guerre, a conservé ses principes d'économie ; la spéculation n'est pas pour lui un moyen normal de gain, elle donne naissance sans doute aux fortunes rapides, mais aussi aux ruines retentissantes et le Rouennais veut être à l'abri des secondes en ne recherchant pas les premières ; pour lui, la richesse est le fruit d'une longue patience ; pourrait-on songer à lui en faire grief après les dures épreuves de la crise ?

Orgueilleux, il est cependant ennemi de la parade et il n'y a pas très longtemps qu'il a compris que si la parade était stupide, la réclame l'était beaucoup moins ! Les hommes de valeur sont nombreux à Rouen, mais une certaine dignité qui ne leur permet pas de briguer les honneurs, une crainte foncière de la popularité les tient souvent à l'écart ; le Rouennais n'aime pas être en vedette et c'est ainsi qu'on le voit rarement occuper des charges où il serait cependant capable de rendre les plus grands services.

Visitez Le Havre; vous serez surpris des bureaux somptueux, des installations grandioses qu'ont édifiées les principales sociétés ; revenez à Rouen, vous trouverez souvent des bureaux sans apparence et il vous arrivera de passer devant un immeuble des plus modestes sans vous douter qu'il abrite une puissante entreprise. Le port tout entier lui-même semble ne vous montrer qu'à regret son prodigieux outillage, ses portiques et ses bassins ; il a acquis l'apparence modeste des Rouennais ; mais il travaille en silence et son rendement est tel qu'il dépasse de

beaucoup, au point de vue du tonnage manutentionné par mètre linéaire de quai, celui des autres établissements européens (4) ; il n'est visité que par des navires d'un tonnage moyen, mais chacun d'eux apporte un chargement complet et c'est encore à Rouen que le coefficient d'utilisation du tonneau de jauge est de beaucoup le plus élevé (5).

La petite succursale rouennaise de telle société opulente a des frais généraux réduits, employés et directeurs touchent des mensualités réduites ; elle n'a pas, comme le siège social parisien, havrais ou même dunkerquois, une façade rutilante, mais les bénéfices y sont régulièrement importants ; ils servent parfois à combler le déficit qui s'est révélé pour l'ensemble de la grande affaire, mais ils ne font que le combler de sorte qu'à la fin de l'année, en l'absence de profits, c'est encore la petite succursale rouennaise, et elle seule, qui est obligée de réduire ses appointements !

Nous venons évidemment de pousser au noir un tableau qui n'a déjà par lui-même rien de particulièrement réjouissant. Mais lorsque l'on va au fond des choses, on s'aperçoit

(4) M. BARRILLON, dans une étude parue dans un numéro hors série de *Science et Industrie*, édition 1933, après avoir rappelé que le tonnage manutentionné par mètre de quai proprement dit avait été de 917 tonnes en 1930 et de 805 tonnes en 1931, signale comme exemples de rendements remarquables : ceux de la Société des Appontements de l'Ile Elie : 717.000 t. pour 200 m. de quai, soit 3.580 t. par mètre et ceux de la C^{ie} Rouennaise de Déchargement : 402.484 t. pour 125 m., soit 3.220 t. par mètre (chiffres de 1930).

(5) Le tonnage net moyen des navires, qui est en général de 1.700 tonnes à Anvers, 1.600 tonnes à Rotterdam et 1.500 t. à Dunkerque, n'est que de 1.000 tonnes environ à Rouen. Le coefficient d'utilisation du tonneau de jauge — rapport du tonnage des marchandises manutentionnées au tonnage de jauge nette des navires entrés et sortis — est de 0,25 à Marseille, de 0,29 au Havre, de 0,50 à Anvers, de 0,65 à Dunkerque, de 0,85 à Rotterdam — port de marchandises pondéreuses comme Rouen — et enfin de 1 à Rouen.

que la mauvaise politique n'a pas toujours été celle du Rouennais : soucieux avant tout de créer une œuvre durable (6) il s'est gardé de voir trop grand ; il a ainsi perdu le bénéfice de spéculations heureuses, il a perdu les marchés du coton et de la laine, il a perdu peut-être quelques années pour le développement du port mais son œuvre progresse sûrement ; il n'a pas profité à leur maximum des années de prospérité mais les années de dépression l'atteignent en revanche moins lourdement.

(6) LEVAINVILLE, *op. cit.*, p. 28. « Les Rouennais ont toujours conservé le goût des entreprises tempéré par le sens pratique ; aucune race n'a eu davantage le souci de l'achevé, le goût du durable, la passion de l'ordre, même dans les efforts les plus grands ».

GOSSELIN, *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande*, Rouen, Boissel, 1876, p. 66, parle de « ses habitudes de travail, d'économie et de sobriété qui la préservèrent à toutes les époques et même encore en ce siècle des excès auxquels tant de cités florissantes ont dû leur ruine ».

CHAPITRE II

Rouen et Le Havre

SECTION I

Les caractéristiques du trafic havrais

De la triple série de phénomènes que nous avons exposés au chapitre précédent résulte à l'heure actuelle une situation de fait qui réalise exactement la division du travail portuaire entre Rouen et Le Havre : chacun de ces deux établissements maritimes répond à un trafic spécial et correspondant à ses qualités propres et à son caractère économique.

Il n'est pas inutile, au surplus, de rechercher de quelles marchandises est constitué le trafic havrais ; une étude sur le port de Rouen, port de la Seine maritime, ne serait pas complète, en effet, s'il n'y figurait un exposé sur le grand établissement de l'estuaire.

Le trafic du port du Havre fut en 1930 d'après la Douane (1)

de 3.414.199 tonnes aux importations
et de 412.677 tonnes aux exportations

soit 3.826.876 tonnes au total.

(1) Les statistiques des Travaux Publics donnent pour la même année 3.261.669 tonnes aux importations et 1.599.936 tonnes aux exportations, soit

Les tableaux suivants montrent quelles étaient les principales marchandises importées et exportées (2) :

IMPORTATIONS

Houille	907.510 tonnes
Hydrocarbures ..	481.198 tonnes
Coton	225.929 tonnes
Céréales	191.313 tonnes
Graines	37.093 tonnes
Bois :	
Construction	90.322 tonnes
Ebénisterie	181.337 tonnes
Teinturerie	48.002 tonnes
Café	150.997 tonnes
Cuivre	101.709 tonnes
Riz	63.766 tonnes
Sucre	25.323 tonnes
Caoutchouc	25.762 tonnes
Viandes c o n g e- lées	20.902 tonnes

EXPORTATIONS

Fers et Aciers ...	37.743 tonnes
Houille	34.668 tonnes
Outils	25.585 tonnes
Riz	24.176 tonnes
Cuivre	18.844 tonnes
Produits chimi- ques	14.404 tonnes
Peaux	10.805 tonnes
Machines	10.036 tonnes
Bois exotiques ..	8.800 tonnes
Café	7.629 tonnes
Tissus	7.610 tonnes
Coton	3.750 tonnes

Nombreuses sont, on le voit, les marchandises comme les bois d'ébénisterie, le café, le cuivre, le riz, qui ayant été importées puis réexportées ont trouvé au Havre un marché, un entrepôt, un moyen de distribution. Si les statistiques que nous venons de reproduire ne font pas ressortir, à cet égard des tonnages importants, c'est que, empruntées à la Douane, elles ne font pas état des exportations imputables au cabotage national ; Le Havre, en effet, est un centre considérable de redistribution plus encore au point de vue national qu'au

au total 4.861.605 tonnes. Le Havre vient à peu près sur le même pied que Dunkerque et Bordeaux, immédiatement après Rouen et Marseille.

(2) Les marchandises reçues en moindres quantités sont par exemple du cacao, de la nacre, du nickel, de l'étain, du poivre, du saindoux, du miel, etc, soit toutes marchandises de valeur.

point de vue international (3). La presque totalité du cuivre, des bois de teinture et d'ébénisterie, du café, du coton, du nickel, de la nacre importés en France passent par Le Havre et une forte proportion du cacao, de l'étain, du cuir, des céréales, des viandes congelées font de même.

Mais ce qui frappe plus encore dans le trafic havrais c'est la prédominance de marchandises chères. En 1929 — année qui marque le trafic maximum de tous les ports français — la valeur totale des marchandises manutentionnées représente 43.097.957 milliers de francs ; sur ce total Le Havre s'inscrivait pour 9.105.406 milliers de francs soit une valeur moyenne à la tonne de 3.948 francs le plaçant de loin en tête de tous les ports français, les chiffres étant de 3.370 francs à Marseille et de 1.905 francs à Dunkerque. Peu importe en effet, pour ces marchandises, l'économie qui résulterait de l'utilisation du port de Rouen rendant inutiles 90 kilomètres de transport par fer ; les frais de transport du cuivre, du bois d'ébénisterie ou de teinture, du café, du coton, constituent un faible pourcentage de l'énorme valeur de la marchandise ; les réduire vient dans les préoccupations des négociants bien après la nécessité de choisir un port comprenant des entrepôts modèles et un marché parfaitement organisé. On peut affirmer à cet égard que la Bourse de Commerce a été un des plus puissants facteurs de la prospérité havraise ; c'est à elle que Le Havre a dû la réception du coton, du café, du cacao, du sucre, du poivre, de l'indigo, du thé, et d'une façon générale, des produits coloniaux à prix élevé (4).

Sans doute la houille et les hydrocarbures sont également

(3) *Supra*, I^{re} partie, chap. IV, *La disparition du rôle commercial dans les ports de commerce*.

(4) V. Marcel COULON, *op. cit.*, p. 224.

reçus en grande quantité ; mais la première — dont le tonnage est à peu près le même qu'avant la guerre où il atteignait 900.000 tonnes — est surtout destinée à la ville, à ses usines et à ses navires ; le total des réexpéditions par eau et par fer sur l'intérieur dépasse de peu 100.000 tonnes. Quant aux hydrocarbures, Le Havre n'est pour eux qu'un avant-port de Rouen (5).

Enfin, Le Havre est un grand port de passagers, s'inscrivant immédiatement après Marseille avec 517.330 en 1930. Sa position l'a fait choisir comme port d'escale par la Compagnie Générale Transatlantique dont le sort se trouve désormais lié au sien. Lignes transatlantiques, cabotage international et national, lignes côtières sont également prospères (6).

Le développement du Havre est l'histoire de l'énergie persévérante de ses commerçants et de ses industriels. Nous avons eu l'occasion de rappeler, en traitant du tempérament normand, la hardiesse des spéculateurs havrais ; la recherche de l'aventure et de ses risques paraît avoir passé de Rouen au Havre et la raison semble bien en être la présence dans ce dernier port d'armateurs puissants et nombreux : Le Havre est le siège de 20 armements importants totalisant en 1930 256 navires pour 595.835 tonneaux auxquels il faut ajouter 95 navires d'un tonnage de 73.423 tonneaux possédés par divers petits armateurs, soit au total 669.258 tonneaux de jauge (7).

(5) On sait que la plupart des navires-citernes ne peuvent monter à Rouen qu'après s'être allégés au Havre. En 1932, Le Havre a reçu 429.209 tonnes d'hydrocarbures contre 1.362.172 à Rouen, il était cependant le 3^e port de France à cet égard après Dunkerque (463.977 tonnes).

(6) Grâce à la présence des paquebots, Le Havre est devenu le second port de France pour le tonnage de jauge avec 20.376.026 tonneaux en 1932 contre 31.268.340 à Marseille.

(7) Il faut ajouter à ce chiffre 211 voiliers pour 20.225 tonneaux.

Ainsi, c'est à un trafic nettement déterminé que fait face le port du Havre : d'un côté marchandises de valeur et pour la plupart marchandises à marché ; de l'autre, passagers pour lesquels un seul facteur compte, la rapidité, et qui trouvent au Havre, un port en eau profonde capable de recevoir les plus grands paquebots (8).

Tout cela, nous l'avons dit, Le Havre le doit pour une large part au caractère de ses habitants toujours tendus vers de nouveaux progrès, forçant l'avenir par leur persévérance et leur foi en les destinées de la ville, de son port et de son commerce, opposant à l'amour du bas de laine qui marque le fond du tempérament français cette imprudence dont on taxe parfois ceux qui savent voir grand, ce goût de la spéculation qui permet au Havre d'être un marché européen cité à l'égal de Liverpool, Anvers ou Hambourg. Plus encore que sa situation géographique, ce sont les Havrais eux-mêmes qui ont fait de leur ville, par l'importance de son armement, de ses industries maritimes, et par sa Bourse de Commerce, un des points vitaux de la France (9).

SECTION II

La spécialisation du port de Rouen

L'union entre Rouen et Le Havre

Réalisant une répartition du trafic diamétralement opposée à celle du Havre, le port de Rouen compose la grosse majorité de ses importations à l'aide des marchandises pondéreuses : charbon, hydrocarbures, minerais, phosphates, vins, pâte de bois constituent à eux seuls les 84/100^{es} de ses 8 à 9 millions de tonnes annuelles. Coefficient d'utilisation du tonneau de jauge,

(8) Le Havre peut recevoir des navires de 14 mètres de tirant d'eau.

(9) Les tonnages du Havre ont atteint — en milliers de tonnes — 5.183 en 1934 et 5.409 en 1935 ; il a dépassé nettement Dunkerque et Bordeaux.

tonnage manutentionné par mètre de quai (1) montrent que le port de Rouen est avant toute autre chose le grand spécialiste des denrées lourdes et peu coûteuses. La valeur des marchandises manutentionnées qui dépasse à Marseille et au Havre, nous venons de le voir, 3.000 francs par tonne, n'était à Rouen que de 563 francs en 1929. Pour de tels produits une réduction des frais de transports et de manutention s'impose, il ne peut être davantage question de réexportation par mer ou de redistribution et le port qu'ils adoptent est celui qui leur offre la voie la plus économique et la plus directe du lieu de production au lieu de consommation.

Les marchandises pondéreuses qui forment la majeure partie du trafic rouennais présentent un caractère commun : aucune d'entre elles ne se cote en Bourse et s'il existe des marchés du charbon, de l'essence, du vin ou du bois, ils sont tout à fait différents de ceux du coton ou du café donnant lieu à des opérations en Bourse. Il devient par conséquent oiseux de rechercher ce qui serait advenu au regard des marchandises que nous venons d'énumérer, si la Bourse de Rouen au lieu de s'étioler comme elle fit au cours du XIX^e siècle, s'était développée à l'égal de celle du Havre. Ainsi, et nous y insistons car c'est, dans sa simplicité, l'explication pratique de l'inexistence apparente des opérations commerciales, Rouen ne reçoit pas de marchandises à marché ; la formation du prix du charbon, de l'essence, du vin, du bois, obéit à des principes tout différents de ceux applicables au café, au coton, au caoutchouc ou au blé (2).

Mais cette absence d'un marché organisé, si elle n'a pu avoir d'influence sur les marchandises pondéreuses, a sans

(1) *Supra*, p. 106.

(2) *Infra*, chapitre 5, section 2.

doute été l'une des causes de l'abandon du port de Rouen par les marchandises de valeur et les produits coloniaux ; il ne faudrait cependant pas perdre de vue à cet égard le rôle prépondérant joué par les conditions nautiques qui, dès le fin du XVIII^e siècle, ne permettait plus aux longs courriers de remonter à Rouen ; et surtout par cette division du travail portuaire qui s'est révélée entre Le Havre et Rouen et en vertu de laquelle chacun des deux ports a négligé peu à peu les trafics qui s'accommodaient mieux des qualités du voisin.

Mais pourquoi, pourrait-on écrire, deux établissements de moyenne importance internationale au lieu d'un seul qui égalerait Anvers, Rotterdam ou Hambourg ? Poser une telle question serait oublier que la division du travail est en matière portuaire, comme en toute autre, le moyen d'obtenir le rendement maximum ; que, dans sa spécialisation, chacun des deux établissements peut atteindre une perfection plus grande ; que la position du Havre comme port de vitesse est aussi exceptionnelle que celle de Rouen comme port de transit ; et qu'enfin il serait absurde de sacrifier l'un à l'autre.

Mais dualité ne signifie pas nécessairement rivalité. Après avoir longtemps combattu l'un contre l'autre — Le Havre posant des objections à l'aménagement de l'estuaire, Rouen s'opposant à la voie ferrée Le Havre-Paris direct — ils ont fini par comprendre que « leur mésentente provenait surtout d'une profonde méconnaissance de leurs intérêts » (3) et que la concurrence étrangère leur avait peut-être fait moins de tort que le dénigrement systématique dont ils avaient mutuellement fait preuve.

A l'heure actuelle Le Havre et Rouen ne sont plus divisés, les difficultés ont été aplanies dans un esprit de compréhen-

(3) TURBAN, *op. cit.*

sion réciproque et certains ont même été jusqu'à envisager une gestion commune (4). C'est évidemment trop demander : il suffit actuellement au bien des deux grands ports que chacun se perfectionne dans le rôle que lui attribue sa situation géographique et le génie de ses habitants et qu'au lieu de se concurrencer, ils orientent leurs efforts vers la recherche du trafic dont bénéficient encore des établissements étrangers et qui, logiquement, devrait leur revenir.

Loin de pouvoir se replier sur eux-mêmes dans la considération de leur propre développement, ils ne doivent pas oublier qu'ils sont tout d'abord les principaux éléments permettant à la Seine, avec Le Havre son port en eau profonde, Rouen son port de transit et Paris son port de répartition, de réaliser un incomparable instrument de prospérité.

(4) Procès-verbaux de l'Association des Grands Ports Français. Séance du 4 mai 1927. Observation de M. RASTOIN, Président de la Chambre de Commerce de Marseille.

CHAPITRE III

Les courants commerciaux

SECTION I

Les importations

Les importations constituent — c'est un des griefs les plus courants contre le port — la majorité du trafic global.

Voici leur répartition en 1913, 1930 et 1935 :

NATURE DES MARCHANDISES	1913	1930	1935
Houille, anthracites, brais et goudrons de houille	2.823.110	5.373.979	3.201.094
Hydrocarbures	222.367	1.310.847	1.128.198
Phosphates	155.466	310.954	176.749
Pyrites et soufres	125.991	250.827	140.876
Minerais (sauf pyrites)	2.555	58.331	46.545
Kaolins, terres, pavés et pierres.	26.922	100.170	67.697
Bois communs	363.437	253.782	67.600
Bois exotiques	»	4.483	3.707
Rondins	148.850	559.748	140.642
Pâtes de bois	248.890	321.023	394.922
Papier	2.205	79.136	31.149
Métaux et Machines	48.159	91.234	88.173
Vins et alcools	392.143	612.653	719.113
Céréales et Farines	355.352	63.735	228.008
Fruits et légumes	13.250	16.539	66.704
Café, sucre, denrées diverses ..	2.437	16.223	31.797
Graines et fruits oléagineux ...	3.754	915	60.124
Laine et coton	2.430	3.405	2.263
Cuir et peaux	97	1.220	2.561
Produits chimiques et engrais .	»	39.601	24.060
Autres marchandises	208.887	76.979	69.669
Totaux.....	5.147.746	9.045.784	6.691.551

Nous avons insisté de façon suffisante sur la prédominance des marchandises pondéreuses (1) pour qu'il ne nous soit point nécessaire d'y revenir. Il faut toutefois souligner que la part des marchandises diverses croît chaque année en valeur relative et que l'on doit voir là, l'indice certain que le port de Rouen, spécialisé autrefois dans la seule importation des matières premières, attire de plus en plus aujourd'hui les denrées alimentaires et les produits fabriqués.

Si cette évolution est commandée par sa situation géographique privilégiée, elle est aussi une conséquence de l'amélioration de son outillage et des conditions dans lesquelles les manutentions son effectuées.

La répartition des importations entre les pays dont elles proviennent se traduit par le tableau suivant :

	1913	1930	1936
Cabotage national	77.000	36.000	175.200
Pays Baltes et Scandinaves	962.000	730.000	664.500
Pologne et Dantzig	»	380.000	316.500
Allemagne, Danemark, Hollan- de, Belgique	290.000	980.000	535.200
Angleterre	2.799.000	4.095.000	2.143.800
Espagne et Portugal	138.000	315.000	135.800
Europe Méridionale et Orientale	172.000	396.000	316.700
Algérie, Tunisie, Maroc	524.000	1.005.000	1.120.300
Autres pays d'Afrique	»	74.000	31.000
Asie	»	90.000	678.000
Océanie	12.000	»	10.900
Amérique	174.000	945.000	563.700
	5.148.000	9.046.000	6.691.000

(1) *Supra*, pp. 79 et 112.

Il ne serait pas possible de déterminer exactement les courants d'échange si nous n'étions exactement renseignés sur l'origine des marchandises débarquées à Rouen. Voici, dans cet ordre d'idées, le tableau qui a été établi par le Bureau des statistiques du port :

ORIGINE	PRINCIPALES MARCHANDISES	MARCHANDISES SECONDAIRES
Cabotage National.	<i>Liqueurs</i> , conserves de poisson et de légumes, fruits secs, <i>vins</i> (Bordeaux) <i>Kaolin</i> (Lorient).	Huiles d'olives, essences de térébenthine, savons.
Algérie, Tunisie, Maroc.	<i>Vins</i> (Alger, Bône, Bougie, Oran) ; <i>phosphates</i> (Sfax, Casablanca) ; <i>Minerais de fer et de plomb</i> , <i>sels gemmes</i> , <i>céréales</i> (Tunis)	Crins végétaux, grains et fruits oléagineux, graines diverses, fruits légumes, tabac, liège, herboristerie, <i>alfa</i> , peaux sèches et salées.
Pays Baltes et Scandinaves.	<i>Bois, rondins</i> (Mer Blanche) ; <i>Pâtes de bois, papiers</i> (Suède) ; <i>nitrate synthétiques</i> (Norvège) ; <i>céréales et graines, fer, fonte, acier.</i>	Allumettes, résine, huile de poisson, peaux sèches et salées, légumes.
Pologne et Dantzig.	<i>Houille, céréales et graines, bois, papiers, pâtes de bois.</i>	Légumes secs.
Allemagne, Danemark, Pays-Bas.	<i>Houille</i> (Allemagne et Rotterdam) <i>Nitrates</i> (Allemagne), <i>sucre</i> (Allemagne).	Céréales, légumes, goudrons.
Angleterre.	<i>Houille, brais, goudrons, kaolin, machines.</i>	Coton, produits chimiques.
Espagne et Portugal.	<i>Vins, minerais, plomb, sardines, fruits, légumes,</i>	Liège, houille, produits chimiques,

Europe Méridionale et Orientale.	<i>Hydrocarbures</i> (Roumanie), <i>houille</i> (U.R.S.S.), <i>bois</i> (Tchéco-Slovaquie), <i>céré-</i> <i>ales</i> (Roumanie).	Vins (Italie) Grèce), sou- fre (Italie).
Asie.	<i>Hydrocarbures</i> , <i>charbon</i> (Tonkin).	
Océanie.	<i>Hydrocarbures</i> (Iles de la Sonde).	
Amérique du Nord.	<i>Pâtes de bois et rondins</i> (Canada), <i>Hydrocarbures</i>	
Amérique Centrale.	<i>Hydrocarbures</i> .	
Amérique du Sud	<i>Nitrates</i> (Chili). <i>Bananes</i> (Martinique).	

Les marchandises entrées ainsi à Rouen auront emprunté, soit les navires de lignes régulières, soit les « tramps » ou navires affrétés pour un unique voyage, ou une série limitée de voyages (affrètement au temps, au tonnage ou au voyage).

Les premiers transporteront essentiellement des marchandises diverses et les seconds apporteront les marchandises pondéreuses.

Les principales lignes régulières de navigation à destination de Rouen établissent les relations suivantes (2) :

Rouen-Algérie, Tunisie et Maroc	4 armements.
Rouen-Manchester, Garston, Liverpool..	1 armement.
Rouen-Glasgow, Swansea	1 armement.
Rouen-Londres	2 armements.
Rouen-Middlesbrough et la côte Est de l'Ecosse	1 armement.

(2) Nous ne parlons pas du cabotage national unissant Rouen aux autres ports français.

Rouen-Anvers, Rotterdam, Hambourg..	2 armements.
Rouen-Dantzig	1 armement.
Rouen-Les Côtes de Norvège	1 armement.
Rouen-Oslo, Stockholm	2 armements.
Rouen-La Finlande	1 armement. (3)

En ayant de cette façon déterminé la nature et l'importance des courants d'échange existant entre Rouen et les autres pays, nous n'avons évidemment envisagé qu'un seul aspect de la question.

Il nous reste à découvrir les destinataires de ces marchandises, à préciser dans quelle mesure Rouen remplit son rôle d'approvisionnement d'un Hinterland incomparable (4).

SECTION II

Les exportations

Dans l'opinion quasi-unanime, l'exportation du port de Rouen est à peu près nulle, et l'importation monopolise en fait son activité.

C'est là une opinion aventurée que nous ne devons pas manquer de combattre énergiquement.

Sans doute le trafic dû à l'exportation est loin d'être aussi considérable que celui dont Rouen est redevable aux importations. Il n'en a pas moins une importance certaine.

(3) Les tonnages entrés dans le Port de Rouen se répartissent de la façon suivante, pour 1936, entre les principaux pavillons :

Français	2.292.639 tonnes	Danois	274.613 tonnes
Anglais	2.068.604 »	Allemand	176.937 »
Grec	327.783 »	Finlandais	111.486 »
Suédois	311.688 »	U. R. S. S.....	106.032 »
Hollandais	291.934 »	Belge	103.597 »

(4) *Infra*, chapitre VI.

Ces dernières années font apparaître les comparaisons statistiques que résume le tableau ci-dessous :

	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1931.....	8.027.848	772.168
1932.....	7.359.451	733.826
1933.....	7.511.541	897.820
1934.....	6.754.157	1.379.465
1935.....	6.399.207	1.587.680
1936.....	6.691.551	1.310.853
En 1913, les mêmes chiffres étaient de...	5.147.746	449.862

La proportion qui était donc de 8,73 % en 1913 est passée à 19,43 %. Elle est loin d'ailleurs de signifier une infériorité spéciale du port de Rouen à cet égard.

L'exportation française est en effet bien inférieure quant au poids — elle l'est aussi hélas, mais en moindre proportion, quant à la valeur ! — à l'importation. Les chiffres en millions de tonnes étaient en 1935 de 44.616 pour les exportations contre 29.317 pour les importations.

L'exportation française est en général constituée par des marchandises fabriquées, de grosse valeur sous un faible poids. Seule fait exception l'exportation du minerai de fer, mais celle-ci se fait essentiellement sur l'Allemagne, c'est-à-dire par les frontières terrestres (1), de sorte que la différence est plus grande encore pour les ports maritimes que pour l'ensemble des échanges.

En 1935, par exemple, le tonnage total des marchandises entrées dans tous les ports de France fut de 33.470.700 tonnes

(1) A l'exception du minerai exporté de Caen.

alors que les marchandises exportées n'atteignaient que 11.848.563 tonnes.

Quelles sont désormais les marchandises faisant l'objet du trafic du port de Rouen à l'exportation ?

Les statistiques de l'année 1936 font apparaître en premier lieu les bitumes de pétrole et autres produits pétrolifères qui atteignent 472.224 tonnes ; viennent ensuite les sables, plâtres, ciments et matériaux de construction avec 200.990 tonnes ; les métaux et machines avec 174.461 tonnes ; les fûts vides avec 137.767 tonnes, les pyrites et minerais avec 56.094 tonnes et enfin la houille avec 53.437 tonnes.

Seuls parmi les précédentes catégories doivent être imputés à un véritable trafic exportation : les sables, plâtres, ciments, les matériaux de construction d'une part, les métaux et machines de l'autre. Les autres catégories de marchandises ne constituant que des réexportations (2). Les 215.880 tonnes restantes sont constituées essentiellement par du bois (18.000 tonnes), des engrais et produits chimiques (30.000 tonnes), des pâtes de bois et papiers (13.000 tonnes), des tissus (10.560 tonnes), des vins et alcools (6.075 tonnes).

En réalité, on peut dire qu'à part les matériaux de construction, les engrais, les produits chimiques, les métaux et machines, il s'agit surtout — et c'est là un élément qui montre à quel point il est conforme à l'aspect général du commerce extérieur de la France — de marchandises diverses.

Les produits exportés viennent en grosse majorité des usines et entrepôts rouennais : c'est le cas en particulier des houilles, des bitumes, des pétroles et autres produits pétrolifères, des pyrites et minerais, des fontes exportées des hauts fourneaux et occupant 20.000 tonnes environ sur les 165.000 tonnes

(2) *Supra*, p. 85. Après transformation dans les usines rouennaises, cela s'entend.

inscrites sur la rubrique « Métaux », du bois, des pâtes de bois, des papiers, des tissus, des engrais et produits chimiques, des fûts vides et de la plus grande partie des vins et alcools.

Le reste provient essentiellement de la région normande et du Bassin Parisien (les sables, plâtres, ciments et autres matériaux de construction sont en particulier exportés des environs de Paris et arrivent à Rouen par voie fluviale).

Quoiqu'il en soit, le tonnage total en provenance de Rouen et de ses abords immédiats occupe au moins 800.000 tonnes sur les 1.300.000 tonnes du chiffre total et le reste, déduction faite des matériaux de construction (200.000 tonnes), des métaux et machines de provenances diverses, représente effectivement peu de chose.

S'il était indispensable de connaître exactement la provenance, il n'est pas moins important d'être renseigné sur les destinations des denrées exportées.

Les derniers chiffres (ceux de 1936), comparés à ceux de 1913 font ressortir le tableau suivant :

	SORTIES	
	1913	1936
Cabotage national	46.000	396.400
Pays Baltes et Scandinaves	25.000	14.500
Pologne et Dantzig	»	42.800
Allemagne, Danemark, Hollande, Belgique	36.000	96.400
Angleterre	82.000	266.500
Espagne et Portugal	28.000	11.500
Europe Méridionale et Orientale	19.000	400
Algérie, Tunisie, Maroc	208.000	464.500
Autres pays d'Afrique	»	100
Asie	»	600
Océanie.	»	»
Amérique	6.000	17.000
Totaux.....	450.000	1.310.900

On peut noter en particulier que la part destinée à l'Angleterre est restée égale au cinquième des exportations et que celle de nos possessions d'Afrique, si elle a continué de croître en valeur absolue passant de 208.000 tonnes à 464.500 tonnes, n'occupe plus aujourd'hui que le tiers du trafic alors qu'elle en représentait la moitié en 1913.

Autre caractéristique, le cabotage national à qui on devait imputer en 1913 le dixième du trafic total, en absorbe aujourd'hui le tiers. Cette modification est due principalement aux sorties de bitumes et produits pétrolifères sur le caractère desquels nous sommes déjà renseignés :

Les chiffres ci-dessus font ressortir l'importance du tonnage destiné aux pays étrangers ; ils n'indiquent pas la nature des marchandises reçues par chacun d'eux en provenance de Rouen. Le tableau suivant apporte à cet égard les précisions nécessaires :

<i>Pays de Destination</i>	<i>Principales marchandises</i>	<i>Marchandises secondaires</i>
Cabotage national.	Hydrocarbures et dérivés, matériaux de construction, métaux et machines, papier.	
Algérie, Tunisie, Maroc.	Hydrocarbures et dérivés, bitume, matériaux de construction, engrais, métaux et machines, bois, sucre, tissus, produits chimiques, denrées alimentaires, papier.	Fûts vides.
Pays Baltes et Scandinaves.	Vins, liqueurs, farine.	
Pologne et Dantzig	Ferrailles.	

Allemagne, Danemark et Pays-Bas.	Denrées alimentaires, produits chimiques, peaux, résidus de pyrites (Hollande).	
Angleterre.	Matériaux de construction, céréales, farines, sucre, déchets de coton, denrées alimentaires, fruits et légumes, pommes à cidre.	Ferrailles.
Espagne et Portugal.	Hydrocarbures, sable.	Fûts vides.
Europe Méridionale et Orientale.	Sable (Italie).	
Afrique Orientale et Occidentale.	Tissus.	
Asie.	Tissus, matériaux de construction.	
Océanie.	Tissus.	
Amérique du Nord.	Matériaux de construction.	
Amérique Centrale	»	»
Amérique du Sud.	»	»

Les courants d'échanges dûs à l'exportation se trouvent ainsi déterminés à tous les points de vue.

Tout en reconnaissant d'une part, que la situation de Rouen n'est pas à ce point de vue sensiblement inférieure à celle des autres ports français et que, d'autre part, nous sommes en présence d'une amélioration très sensible depuis quelques années, on pourrait craindre que la pénurie des exportations, offrant un frêt de retour insuffisant aux navires entrés à Rouen, ne nuise indirectement aux intérêts du port.

En réalité, les très nombreux navires qui trafiquent entre la Baltique et Rouen peuvent, sans déviation sensible, faire escale dans un port anglais, s'y ravitailler en soute et prendre ainsi une cargaison de houille. Bénéficiant déjà au point de vue

français et continental d'une situation exceptionnelle, le port de Rouen se trouve donc être avantagé encore par la proximité de la côte anglaise et souffrir moins qu'un autre du déséquilibre existant en France entre le tonnage importé et exporté.

CHAPITRE IV

Le Port de Rouen. — Port de Transit

SECTION I

L'hinterland

L'hinterland est, nous le savons, la portion de territoire normalement desservie par le port.

De sa richesse, du nombre de ses habitants, dépend essentiellement le développement de l'établissement maritime qui en assure le débouché, et nous avons maintes fois répété que la présence du bassin parisien dans l'hinterland du port de Rouen était la raison majeure de son importance actuelle.

Dans le cadre purement national, l'hinterland rouennais est considéré comme limité — en suivant une ligne circulaire depuis Dunkerque — par : Dunkerque, Tourcoing, Lille, Valenciennes, Jeumont, Sedan, Thionville, Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Besançon, Pontarlier, Lyon, Roanne, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Angoulême, Angers et Rennes.

En 1925, les services statistiques du port s'étaient livrés à un travail considérable en vue de rechercher quelle était la répartition du tonnage importé entre les points principaux de l'hinterland.

Ils étaient arrivés au résultat suivant :

Réseau du Nord	354.000 tonnes.
Vers le Nord et l'Est, par l'Oise et l'Aisne	101.000 tonnes.
Réseau de l'Etat	71.000 tonnes. (1)

La consommation rouennaise et régionale aurait absorbé environ 1.300.000 tonnes soit un peu plus du 1/6^e des importations.

Tout le reste passant par Paris y aurait été réparti de la façon suivante :

Réseau du Nord	52.000 tonnes.
Réseau de l'Est	321.000 tonnes.
Paris et environs : par eau.....	2.247.000 tonnes.
par fer	481.000 tonnes.
Vers l'Est, par la Marne	112.000 tonnes.
Réseau du P. L. M.	381.000 tonnes.
Vers la Haute-Saône	774.000 tonnes.
Vers la Saône et la Loire	66.000 tonnes.
Réseaux d'Orléans et du Midi	214.000 tonnes.

La répartition a, d'une façon générale, assez peu changé depuis lors : il faut signaler toutefois, d'une part, la diminution des réexpéditions vers les réseaux : du P.-L.-M., d'Orléans et du Midi et, surtout, l'accroissement des expéditions sur l'Est de la France (2).

Rouen ne limite pas au seul territoire français son hinterland : Bâle, la Suisse et l'Europe Centrale sont plus près de Rouen que d'Anvers ou Rotterdam ; et c'est la modicité des frêts fluviaux sur le Rhin qui a empêché jusqu'ici Rouen d'absorber ce trafic.

Déjà toutefois, les importateurs européens comprennent les

(1) Rennes, Laval, Angers, Le Mans, Melle, Poitiers, Angoulême, Tours, Châtellerault, Vendôme, Montmorillon, Blois, Châteauroux, Chartres, Bourges.

(2) Un des éléments les plus intéressants de ces relations avec l'Est consiste dans les réceptions des Potasses d'Alsace : Elles ont atteint, en 1936, 59.921 tonnes.

facilités offertes par le port de Rouen et nous verrons plus loin que des quantités importantes de charbon sont depuis quelques années transitées régulièrement.

Rien, bien entendu, d'absolument précis ou d'immuable dans cette limitation géographique de l'hinterland.

Il pourra d'une part se trouver accru et des considérations d'ordre commercial ou industriel interviendront en de nombreux cas ; l'habileté du commerçant rouennais, la satisfaction de sa clientèle pourra lui faire étendre le champ des clients du port au détriment d'établissements plus rapprochés (3) ; de même les produits des usines rouennaises (4) pourront atteindre des points situés bien au delà de l'hinterland du port.

En revanche, Rouen se verra en certains cas privé de tonnages qui auraient dû normalement lui revenir : des ports rivaux pourront bénéficier de tarifs ferroviaires ou fluviaux exceptionnellement réduits ou de facilités de réexpédition spéciales (5).

C'est qu'en effet, il ne suffit pas, pour délimiter l'hinterland d'un port, de faire uniquement appel à des notions de distance ; les facilités de réexpédition, la qualité des opérations dans le port, ont une importance au moins égale.

L'hinterland de Rouen sera donc fonction des possibilités d'évacuation sur l'arrière-pays offertes par la voie ferrée et la voie fluviale et des conditions dans lesquelles peuvent s'effectuer dans le port, le transit ou l'entreposage.

Si les unes et les autres ne sont pas inférieures à Rouen à ce

(3) *Supra*, p. 91, note 1.

(4) *Infra*, p. 234.

(5) L'exemple le plus saisissant à cet égard est réalisé par le monopole de fait exercé par Rotterdam et Anvers sur le trafic destiné à l'Europe Centrale et à la Suisse.

qu'elles sont ailleurs — et dans ce cas là seulement — Rouen pourra bénéficier intégralement de l'hinterland que lui confère sa position géographique.

SECTION II

Les moyens d'évacuation

A. — LA VOIE FLUVIALE ET LA VOIE FERRÉE

Rouen donna une première idée des facilités présentées par lui à cet égard en faisant face sans aucun embouteillage en 1914, à un trafic passé du simple au double.

Il a dû ce résultat à la fois à la Seine fluviale et au réseau ferroviaire qui le dessert.

Les évacuations se révèlent dans les statistiques du port comme réparties de la façon suivante entre la voie d'eau et la voie de fer :

	1913	1918	1930	1933	1936
Voie d'eau	3.080.000	5.574.500	4.474.471	3.673.279	3.875.996
Voie de fer	1.393.000	4.216.000	3.170.637	2.373.349	2.186.781
	4.473.000	9.790.500	7.645.108	6.046.628	6.062.777 (1)

La Seine fluviale

Le port fluvial de Rouen a fait face en 1936 à un trafic de 4.578.993 tonnes, faisant de lui le troisième port de France après Paris et Strasbourg.

Disposant de postes de stationnement en nombre pratique-

(1) Si l'on soustrait ces chiffres du tonnage total, on s'aperçoit que la quantité laissée à Rouen est de l'ordre de 2.000.000 de tonnes, absorbées pour la plus grande partie par les usines rouennaises.

ment illimité, il constitue le complément idéal du port maritime.

Par ailleurs, la Seine fluviale offre aujourd'hui un mouillage constant de 3 m. 20 permettant d'utiliser des chalands de 1.500 tonnes et les conditions de navigabilité sont telles — des améliorations sont d'ailleurs encore indispensables et au surplus, prévues dès à présent — que les 220 kilomètres du trajet de Rouen à Paris (Villette) sont parcourus aux vitesses suivantes (en kilomètres heures) :

	Descente	Remonte	Moyenne
Steamers.	12,9	9,1	11,00
Remorqueurs.	8,0	5,0	6,5
Porteurs isolés.	10,2	8,4	9,3
Porteurs remorquants..	9,1	5,8	7,5

De sorte que la durée du trajet de Rouen à Suresnes est de 4 à 5 jours pour les trains remorqués et de 50 à 90 heures pour les porteurs ; la durée entre Rouen et la Villette étant de 5 à 6 jours pour les trains remorqués, de 4 à 5 jours pour les porteurs remorquants et de 70 heures pour les porteurs isolés.

Dix-sept armateurs principaux et de nombreux petits propriétaires se partagent les 1.262 bâtiments (2) qui constituent la flotte fluviale du port de Rouen, indépendamment des 201 porteurs et des 133 chalands affectés au transport des hydrocarbures (3).

Les frêts pour la houille entre Rouen et Paris (Monnaie) ont

(5) *Infra*, pp. 191 et suiv.
niches. Les porteurs automoteurs sont de plus en plus utilisés.

(3) Tout ce matériel a dû faire l'objet de déclarations exigées par la récente législation sur la coordination des transports : décrets du 15 mai 1934 et du 29 août 1935.

varié pendant l'année 1935 de 11 francs (minimum en août) à 15 francs (maximum en décembre), ils viennent d'être récemment relevés plus de 20 francs. Les mêmes frêts varient pour les marchandises diverses de 30 à 50 francs (4).

La répartition des réexpéditions par eau pendant l'année 1932, fut la suivante :

Houille	1.731.555 t.	Phosphates	57.078 t.
Bois	66.787 t.	Pyrites	46.239 t.
Pâtes de bois	240.475 t.	Sucres	1.283 t.
Vins	324.826 t.	Denrées	33.435 t.
Céréales	67.898 t.	Métaux, machines .	46.853 t.
Huiles et essences..	959.322 t.	Divers	197.739 t.

Des ports fluviaux relativement importants se sont établis aux environs de Paris pour la réception des marchandises en provenance de Rouen.

Les plus importants étaient en 1935 :

Porcheville (354.353 tonnes) ; Guerville (310.591 tonnes) ; Limay (236.426 tonnes) ; Mantes (231.775 tonnes) et Gargenville (217.737 tonnes).

Les ports de la région parisienne ont enfin reçu en provenance de Rouen pendant l'année 1935, les tonnages suivants .

Paris	515.852	Corneilles	} 260.502
Saint-Denis	446.386	Sartrouville	
Nanterre	339.844	La Frette.....	
Gennevilliers	311.740	Aubervilliers	194.606
La Villette	276.635	Clichy	179.971
Bercy	152.697 (9/10 en vins).		

(4) Voici quelques frêts de marchandises pondéreuses pour l'Est, le Centre et le Nord :

Rouen-Nancy : Houilles	40 fr.
Rouen-Auby (Nord) : Nitrate.....	21 fr.
Rouen-Montceau-les-Mines : Brai	45 fr.
Rouen-Metz : Essence en vrac.....	120 fr.

Bien entendu, la région parisienne n'est pas la seule desservie par voie fluviale au départ de Rouen ; la Seine et ses affluents sont reliés à la région du Nord et à la région de l'Est par un réseau de canaux (malheureusement bien insuffisant) qui permet à un chaland d'aller de Rouen à Strasbourg ou à la frontière Belge.

En définitive, la voie fluviale absorbe plus de 60 % des évacuations totales du port de Rouen. Par la régularité, la fréquence et la rapidité des transports, elle justifie indiscutablement cette proportion.

La voie ferrée

Les transports par fer au départ de Rouen sont répartis entre le réseau du Nord (gare Rouen-Nord-Bassins) (5), — auquel est réservé la rive droite — et le réseau de l'Etat

(5) Nous ne pouvons manquer de signaler à cet égard que de nombreux usagers verraient d'un œil favorable la concession du port entier au seul réseau de l'Etat ; on a accusé le réseau du Nord de favoriser systématiquement le port de Dunkerque qui lui assure évidemment le plus long kilométrage.

Signalons encore que le compte d'exploitation du réseau du Nord (chiffre de 1930, dernière année normale avant la crise) montre que le port de Rouen apportait au réseau du Nord plus du 1/15^e de ses recettes, soit 38.461.531 fr. 85 sur 487.428.959 fr. 02, alors qu'il n'avait entraîné que moins de 1/300^e des frais totaux de premier établissement, exactement :

343.180 fr. 65

128.465.813 fr. 19

De même, les frais de personnel et de bureau à Rouen représentaient 3.841.167 fr. 09 alors que l'ensemble atteignait 370.625.084 fr. 69. Une fois de plus, les bénéfices dont le port de Rouen se montrait gros pourvoyeur ont servi à payer des somptuosités dans le reste du réseau alors que son installation restait, à Rouen même, rudimentaire.

(gare Rouen-Orléans-Bassins) — auquel est réservé la rive gauche.

Rouen s'est à maintes reprises plaint de ne point bénéficier de tarifs spéciaux de transit — tels le PV 300 Ch. 3 au départ de Marseille, Port-de-Bouc ou Saint-Louis — Ch. 15 au départ de Dunkerque, Le Havre, Nantes, La Rochelle, Bordeaux. Au surplus, des 33 chapitres de ce tarif transit, un seul, le Ch. 29 consacré aux transports d'anthracites et de houille, comprend le port de Rouen parmi ses bénéficiaires.

Pour tous les autres cas, il semble que l'on ait voulu, par des faveurs spéciales accordées aux autres ports, compenser la supériorité que le port de Rouen tirait de sa situation à 90 kilomètres de la mer.

Quoiqu'il en soit, les rares fois où Rouen a été aidé par les réseaux, son tonnage s'est vu accru dans des proportions inattendues.

En particulier, les prix spéciaux accordés pour les transports du port de Rouen sur Bâle par le tarif 400 ont été à la naissance d'un nouveau trafic.

Le Ch. 12 de ce tarif accorde en effet à Rouen pour les transports de houille par rame de 180 tonnes, un prix de 42 francs la tonne ; les prix sont d'ailleurs les suivants pour quelques ports français :

	DISTANCES	RAMES DE 180 T.	TRAINS DE 600 T.
Rouen-Bâle	656 kms	42,05	38,50
Dieppe-Bâle	686 kms	43,10	»
Dunkerque-Bâle	706 kms	43,35	39,60
Calais-Bâle	726 kms	44,50	40,70
Boulogne-Bâle	731 kms	44,75	»
Le Havre-Bâle	748 kms	45,80	41,85
Honfleur-Bâle	720 kms	44,75	»

Un tarif spécial 407 pour trains de 600 tonnes, mis en vigueur le 10 août 1925 a même permis la naissance d'un trafic de charbon sur la Suisse qui atteint 4 à 5.000 tonnes mensuellement dès les premiers mois, et était repris à Hambourg, Bingen, Anvers et Rotterdam.

Cette branche de trafic a conservé depuis lors toute son activité (6).

De même le Ch. 16 du tarif 400 est applicable au transport des dérivés du pétrole sur Bâle et le Ch. 12 au transport des pyrites sur la même destination. Les tarifs pour les marchandises pondéreuses sont d'ailleurs relativement modérés de Rouen à Paris (7).

Quoiqu'il en soit de ces discussions tarifaires, la disposition des voies ferrées sur le port permettrait l'expédition de 7.000 tonnes en une seule journée (8).

B. — LEUR UTILISATION

Disposant des moyens d'évacuation puissants que nous venons d'étudier (1) — le port de Rouen a pu aisément approvisionner son hinterland ; nous en trouverons la preuve en examinant successivement les branches essentielles du trafic.

(6) Les expéditions de houille sur la Suisse se sont élevées à 96.941 tonnes en 1931.

(7) Voici quelques prix de transport de Rouen-Bassins à Paris-Batignolles :

Bois par wagon de 10 tonnes.....	59 fr. 75 la tonne
Blé par wagon de 20 tonnes.....	49 fr. 50 la tonne
Houille par wagon de 20 tonnes.....	37 fr. 90 la tonne
Vins en fûts par wagon de 10 tonnes.....	84 fr. 50 la tonne
Huile de Pétrole par wagon de 20 tonnes.....	73 fr. 80 la tonne

(8) En 1931, sur les 3.158.086 tonnes expédiées par fer, 413.311 l'avaient été par le réseau du Nord et 2.744.775 par le réseau de l'Etat.

La longueur des voies ferrées du port de Rouen est passée de 30.623 kilomètres en 1902 à 139.264 kilomètres en 1935.

(1) Auxquels on peut, depuis quelques années, ajouter la route,

Charbons. — Au point de vùe charbonnier le rayon d'action atteint pratiquement :

par eau : la partie Est de la France, du Nord au Sud, et la Belgique ;

par fer : la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie (2).

Les charbons domestiques parviennent seuls en fait aux destinataires lointains, les charbons industriels n'allant guère plus loin que Paris qui est également, cela va sans dire, le principal consommateur des charbons pour foyers domestiques reçus à Rouen.

En étudiant le rôle d'approvisionnement du charbon rempli par le port de Rouen, on ne peut passer sous silence les réceptions des services publics. S'agissant de charbons industriels, l'influence directe des contingentements s'est faite lourdement sentir.

SERVICES PUBLICS	TONNAGE MOYEN	TONNAGE
	POUR LES ANNÉES 1928-29-30	1936
Chemin de Fer du P.-L.-M.....	556.660	281.531
Gaz de Paris	496.660	221.559
Chemin de Fer de l'Etat	480.000	102.782
Union Gazière	36.360	43.000
Sté générale d'énergie électrique ..	74.000	32.387
Gaz de Gennevilliers	271.660	»
Compagnie Européenne du Gaz ..	221.330	»

La diminution est on le voit considérable ; mais notons immédiatement que depuis le mois de décembre 1936, le doublement des licences a ramené promptement la plupart des tonnages aux chiffres de 1930.

(2) L'électrification des usines italiennes a supprimé ce trafic,

Vins. — Le port de Rouen dessert les départements du Nord et de l'Est de la France, au Nord d'une ligne qui serait tracée de Laval à Colmar en passant par Orléans.

La région parisienne constitue le principal client de Rouen, la batellerie en ayant en grande partie conservé le trafic à destination presque exclusive de Bercy (3).

Lorsqu'en jetant les yeux sur une carte on compare la distance d'Alger à Paris par la Méditerranée et par Rouen, on se rend compte que la ligne droite passant par Sète ou Saint-Louis-du-Rhône (annexe du port de Marseille) comporte environ 1.400 kilomètres, tandis que par le détroit de Gibraltar et Rouen la distance atteint 3.500 kilomètres. On pourrait être surpris dans ces conditions que le trafic emprunte la route la plus longue. C'est que la voie maritime et fluviale est loin d'être aussi coûteuse que le chemin de fer.

Il faut cependant reconnaître qu'une partie des vins d'Algérie destinés à la région de l'Est et à la région parisienne empruntent la voie de la Méditerranée. Les ports de Sète et de Saint-Louis-du-Rhône sont outillés pour la réexpédition des vins en wagons-réservoirs. Ce mode de transport expéditif permet de renvoyer la futaile en Algérie dans un délai très court et d'acheminer les vins rapidement vers leur destination.

Le négociant perd 6 francs par hectolitre sur le prix du transport, mais gagne souvent un mois sur le délai du voyage.

Voici quel était en 1933, l'état comparatif de frais de transport par hectolitre, d'Alger à Paris-Bercy :

(3) Il faut tenir compte de la concurrence automobile née à la fin de 1930 et qui a pris une extension considérable en raison des avantages qu'elle présente au point de vue, prix, rapidité et commodité,

1^b Via Saint-Louis du Rhône et wagons-réservoirs :

D'Alger à Saint-Louis, frêt plein, y compris assurances et péages.....	5
De Saint-Louis à Alger, frêt vide, y compris assurances et péages.....	3,70
De gare Saint-Louis à gare Bercy : Réexpédition par fer en wagon-réservoirs, plein et vide....	21,75
Location de wagon-réservoir, en moyenne...	1,50
Location des fûts . 15 jours (Alger, Saint-Louis et retour).....	1
Intérêt d'argent : 20 jours.....	0,65
Déchet de route : 1 %.....	2
TOTAL....	35,60

2^o Via Rouen et réexpédition dans les fûts, par eau, quai Bercy :

D'Alger à Rouen, frêt plein, y compris assurances et frais divers.....	9,30
De Rouen à Alger, frêt vide, y compris assurances et frais divers.....	4,10
Frêt fluvial de Rouen à Bercy, plein et vide..	6,50
Location de la futaille jusqu'au retour à Alger 60 jours.....	4
Intérêt d'argent : 40 jours.....	1,30
Déchet de route : 2 %.....	4
TOTAL....	29,20 (4)

Ainsi, la comparaison des frais de transport faite pour le vin — elle donnerait au surplus, un résultat identique pour les autres denrées — montre que Rouen est bien le port naturel des marchandises de l'Afrique du Nord destinées au Bassin Parisien.

(4) Les prix les plus récents sont de 75 fr. par fût de 600 l. depuis Oran ou Alger jusqu'à Rouen et retour des fûts vides en Algérie. Le frêt fluvial de Rouen à Paris est de 35 fr. par tonne (plein et vide également).

Hydrocarbures. — La presque totalité des hydrocarbures sont expédiés sur Paris, soit après un simple transit, soit après transformation (5).

Les expéditions par fer ne dépassent pas 4 à 500.000 tonnes, le reste utilise la flotte fluviale dont nous avons indiqué plus haut la particulière importance (6).

Nous avons résumé là les réexpéditions auxquelles donnent lieu les principales branches du trafic. Elles ne sont pas seulement les plus importantes, mais encore les plus caractéristiques des conditions dans lesquelles le port de Rouen assure l'approvisionnement de son hinterland.

SECTION III

Les opérations

A. — LE TRANSIT

On a souvent considéré que l'importance prise à Rouen par les opérations de transit était une véritable infériorité.

C'est là une opinion qui ne tient aucun compte des nécessités d'économie qui président aujourd'hui aux transports internationaux. Un port doit inéluctablement offrir aux négociants des manutentions rapides et peu onéreuses.

Ces manutentions ne seront véritablement économiques que s'il est possible de faire passer directement les marchandises du navire dans le chaland ou le wagon. Scinder l'opération en double automatiquement, ou à peu de chose près, le coût.

Le port de Rouen, grâce à la disposition de ses bassins et

(5) *Infra*, p. 191 et suiv.

(6) Le montant des réexpéditions par batellerie était de 820.330 tonnes en 1931 et de 622.405 tonnes en 1935.

à son puissant outillage, réalise des prix de manutention réduits. Ces prix sont d'ailleurs aujourd'hui sensiblement les mêmes qu'en 1929, 1930 ; ils avaient baissé de 1932 à 1936 ; mais l'incidence des dernières mesures sociales vient d'en entraîner le brusque relèvement.

En tout état, les tarifs de manutention — nullement uniformes d'ailleurs — sont dans l'ordre de grandeur des chiffres suivants :

Transbord de la houille et des marchandises pondéreuses en vrac : 6 francs (nitrates par exemple) (1).

Déchargement des marchandises diverses : 21 francs.

Mise sur chalands ou wagons des marchandises diverses : 11 à 13 francs.

La rapidité des manutentions des marchandises pondéreuses qui faisait autrefois l'orgueil du port de Rouen n'est plus aujourd'hui aussi exceptionnelle ; elle n'en est pas moins supérieure encore à celle réalisée par la plupart de ses rivaux.

Quelles quantités sont annuellement purement et simplement transitées et ne font ainsi que traverser Rouen au cours d'une simple manutention ?

Nous devons y faire figurer en premier lieu, la presque totalité du charbon industriel et le charbon pour foyer domestique qui n'est pas transformé dans les usines.

Le tonnage reçu par ces dernières étant de plus de 1.500.000 tonnes, c'est donc pour les années de crise une quantité supé-

(1) Manutention des bois :

de cale à sous-palan :

planches, 54 fr. le standard ;

madriers et bastings, 75 fr. le st.

de sous-palan à quai ou chaland :

planches, 28 fr. le standard ;

madriers et bastings, 35 fr. le st.

rieure de peu à ce chiffre qui a été transitée et pour les années 1929 et 1930, plus de 3.000.000 de tonnes.

Le tonnage d'*hydrocarbures* transbordé directement sur chalands est en revanche peu important.

Les 4/5^{es} des *vins* reçus à Rouen sont transités directement, soit un tonnage de plus de 500.000 tonnes.

C'est de même les 4/5^{es} des réceptions de *bois* qui sont simplement transitées : soit pour 1936, 50.000 tonnes environ.

Enfin, sont transitées les quantités de *phosphates* et *minerais* non destinés aux usines locales (environ 200.000 tonnes). Si nous y ajoutons les marchandises diverses (2), nous arrivons à un total qui n'était pas inférieur à 3.000.000 de tonnes en 1936 et qui atteignait certainement 5.000.000 de tonnes en 1930.

Les organisations les plus puissantes pour le transit des marchandises pondéreuses sont les suivantes :

FIRMES	TONNAGE POUR 1936
Compagnie Rouennaise de déchargement.....	248.238
Société des appontements de l'île Elie.....	208.589
Grande Carue	315.229
Société de manutention et de charbon.....	166.341
Société des appontements de manutention et de stockage et Sonopa à Grand-Couronne.....	217.670
Grande Carue à Grand-Couronne.....	114.287

Toutes ces manutentions sont faites à l'aide des grands portiques de la rive gauche et il convient de signaler tout spé-

(2) Notons le nouveau trafic des bananes qui ne date que de quelques années et a pris une grande extension. Grâce à lui les importations de fruits, qui étaient inférieures à 20.000 tonnes avant 1932, atteignaient presque 50.000 tonnes en 1936.

cialement le tonnage réalisé par les récentes installations de Grand-Couronne.

En transit simple (3), elles ont reçu en 1936, près de 400.000 tonnes.

Ainsi donc, en dépit de la crise, non seulement le transit du port de Rouen s'est maintenu vigoureusement ; mais encore il a pu susciter des installations nouvelles extrêmement prospères.

B. — L'ENTREPOT

Il importe en terminant ce chapitre de rechercher si, à côté des opérations de transit, le port de Rouen n'est pas aujourd'hui outillé pour être en même temps un port entrepôt.

Il est indiscutable que Rouen est un entrepôt pour certaines marchandises comme le vin et les hydrocarbures. Pourrait-il l'être en outre pour les autres catégories de marchandises ?

Son outillage s'est, à cet égard, remarquablement amélioré depuis des années. Il possède en effet des hangars doués des derniers perfectionnements et dont nous avons déjà donné l'énumération (1).

Les derniers hangars ont été édifiés pour répondre à des trafics spéciaux ; hangar à sulfate, hangar à nitrate, hangars pour les sels de potasse, hangars pour les bananes.

Les toits des derniers hangars édifiés, en particulier ceux de Grand-Couronne, sont munis de larges panneaux mobiles permettant de desservir directement l'intérieur du hangar au moyen de deux immenses portiques enjambant l'ensemble

(3) Sans les réceptions par conséquent des pétroles Jupiter et de la Société des potasses et engrais chimiques.

(1) *Supra*, p. 42.

des voies et des hangars ; les deux hangars de la grande Carue mesurant 150 mètres de longueur — ; le hangar de la Société commerciale des potasses d'Alsace a un volume utile de stockage de 27.000 m³ et la douane elle-même paraît envisager la création à Grand-Couronne d'un entrepôt réel.

Quoiqu'il en soit — et à l'exception des deux catégories de marchandises que nous allons étudier — on ne peut dire que Rouen soit un port entrepôt.

Son outillage continuant à s'améliorer, il pourrait vraisemblablement le devenir, mais, à l'heure actuelle, il ne conserve les marchandises, qu'exceptionnellement (2).

Les entrepôts vinicoles

L'intermédiaire rouennais ne s'est pas borné à une intervention commerciale dont le consommateur aurait peut-être été tenté de se libérer en achetant directement au producteur algérien.

Le négociant local ne transforme évidemment point le produit, mais le fait bénéficier de soins appropriés aux besoins des consommateurs.

Au premier chef, les entrepôts qui se sont installés dans le port de Rouen depuis la fin du siècle précédent — vers 1880 — ont pour objet de mettre à l'abri et de tenir prêts pour la livraison, les vins arrivant par gros chargements (3).

Pour assurer la bonne conservation du vin — et en même temps pour permettre de libérer la futaille et de la réexpédier rapidement aux vignobles — les vins sont mis dans des cuves ou foudres. Les anciens établissements possédaient à

(2) Les quantités à quai ou sous hangars ont été en moyenne, pendant l'année 1936, de 90.000 tonnes, dont les 3/5 en charbon.

(3) Les 9/10^e des importations sont en provenance d'Algérie, le reste est expédié de Tunisie, du Portugal et d'Espagne.

cet égard de grands récipients en bois ; mais depuis quelque 25 ou 30 ans, il n'est plus guère construit que les cuves en ciment armé munies de verre à l'intérieur.

En principe, les vins n'exigent d'autre traitement que celui qui consiste à les abriter de l'air en les maintenant en des récipients bien pleins et bien clos et en les soutirant plusieurs fois par an pour éliminer la lie. On les additionne généralement d'anhydride sulfureux en très faible proportion (4).

Les vins se trouvant dans les entrepôts, classés suivant leur nature, leur degré ou leur qualité, peuvent faire l'objet de coupages entre eux afin d'obtenir un égalisage conforme à la demande des acheteurs. Dans la plupart des cas, ils sont livrés après un collage et un filtrage provoquant une clarification et une limpidité parfaites. Plus que tous autres, les vins blancs nécessitant dans cet ordre d'idées des soins spéciaux qui sont l'œuvre de véritables techniciens.

Les firmes rouennaises ont ainsi à la disposition de leur clientèle des vins rouges, rosés ou blanc depuis les qualités ordinaires de 9° jusqu'aux vins de coupage de 13 et 14°.

La quantité qui passe annuellement dans les entrepôts rouennais est d'environ 100.000 hectolitres (5) répartis entre dix grandes sociétés (6) investissant près de 50 millions de francs et occupant plus de 300 ouvriers (7).

La réputation des maisons locales, la qualité des marchan-

(4) Plutôt pour assainir la fûtaille que pour traiter le vin.

(5) *Infra*, pp. 157 et 161. Les tonnages ont suivi une progression régulière ; ils atteignaient 74.428 tonnes en 1913, 105.818 tonnes en 1929, 137.110 tonnes en 1932 et 164.381 tonnes en 1935.

(6) Cazalis et Delord ; Cazalis et Prat ; G. Doré ; Ets J. Lagarde ; Margnat frères ; Parlier et Kruger ; Ets Durand ; Société Rouennaise des vins d'Algérie ; Theus, Neveu et C^{ie} ; Antherieu.

(7) Leur rayon d'action se confond sensiblement avec l'hinterland du port.

disées vendues a permis à la majorité d'entre elles de conserver et d'accroître leur trafic. Leur activité en dépit de la crise, l'action infatigable qu'elles ont menée aux côtés des producteurs pour la défense du vignoble algérien a démontré leur importance et le caractère durable de leur fonction.

Le tonnage passé par les entrepôts rouennais a suivi ces dernières années la progression des importations totales qui atteignaient en 1935 leur chiffre record avec 737.357 tonnes, mais il ne l'a fait qu'avec un léger retard et il apparaît de plus en plus que, seules, les maisons extrêmement réputées peuvent résister à la concurrence du transit direct.

De plus, la mobilité des cours, la chute des prix, en entraînant les firmes les moins solides financièrement, a entraîné un déplacement sensible dans l'importance respective des maisons locales.

En 1935 la Société Franco-Algérienne de stockage a fait édifier derrière les bassins Saint-Gervais un chai destiné à la réception des vins transportés par bateaux-citernes (8).

Le chai est d'une capacité de 19.722 hectolitres et comporte des perfectionnements absolument inédits.

Les hydrocarbures

Rouen est un centre d'entreposage d'hydrocarbures considérable.

(8) La mise en service du premier navire citerne, *Le Bacchus*, a donné lieu d'ailleurs à des mouvements extrêmement violents de la part de ceux que la disparition du commerce de la futaille aurait entraînés dans sa ruine. Après avoir dû interrompre ses voyages, *Le Bacchus* a pu les reprendre et les continue aujourd'hui régulièrement.

Voici la liste des sociétés qui s'y livrent, avec l'indication des capacités de leurs réservoirs :

FIRMES	CAPACITÉS
C ^{ie} des Docks et Entrepôts de Rouen	3.864 m ³
Standard Franco-Américaine de Raffinage	22.540 m ³
Société des Pétroles Toneline	42.835 m ³
Vacuum Oil Cy	10.500 m ³
C ^{ie} Industrielle de Pétroles	30.725 m ³
Economique	48.000 m ³
Pétroles Jupiter	46.200 m ³
C ^{ie} des Huiles Sinco	10.986 m ³
Société Anon. Lille-Bonnières et Colombes ...	50.000 m ³
Bedford Pétroleum Cy	55.493 m ³
Société Française des Produits du Naphte	19.990 m ³
Desmarais frères	16.360 m ³
Raffinerie des Pétroles du Nord	43.100 m ³
Société Générale des Huiles de Pétrole	19.600 m ³
Société Française des Carburants	60.900 m ³
Société Anon. des Pétroles Jupiter	20.600 m ³
The Texas Cy	17.090 m ³
Société des Pétroles Jupiter Grand-Couronne ..	235.552 m ³

SEINE MARITIME

Société de la Mailleraye	37.000 m ³
Société Française des Produits du Naphte	16.581 m ³
Vacuum Oil Cy	209.100 m ³
Standard Franco-Américaine	324.707 m ³

On obtient une capacité totale de 1.341.723 m³

chiffre énorme qui serait suffisant pour approvisionner l'hinterland rouennais pendant 3 mois.

Au surplus, des entrepôts sont disséminés sur le territoire français de façon qu'en toute éventualité, la France puisse se passer des exportateurs étrangers pendant 3 mois.

Cette limitation à deux catégories de marchandises de la fonction entrepôt du port de Rouen ne nous apparaît pas fondamentalement regrettable.

À beaucoup de points de vue en effet et principalement au point de vue stratégique il n'est pas souhaitable qu'un port de commerce entrepose les marchandises ; c'est à l'intérieur du pays que doivent se trouver les véritables entrepôts, et les installer dans le port serait peut-être à certains égards une source de complications.

Les hangars et les entrepôts d'un port seront plus utiles à son développement en étant toujours aptes à recevoir des marchandises nouvelles qu'en étant longuement occupés.

SECTION IV

La question des zones franches

Nous avons pensé que l'étude des zones franches devait prendre place à la suite de celle des entrepôts. Le premier avantage du nouveau système est, en effet, de faciliter le développement du commerce international « en favorisant les opérations de distribution, de réexportation par mer, des marchandises introduites sur une portion du territoire français (1) ».

La question n'a cessé de susciter d'âpres controverses entre partisans et détracteurs de la réforme. Une proposition de loi récente, déposée le 15 juin 1928 par M. Candace, a renouvelé le débat (3) ; le 15 février 1932, la Chambre des Députés prononçait, une fois de plus, l'ajournement de la discussion, et le

(1) Déclaration de M. CANDACE à l'Association des Grands Ports Français, le 6 avril 1932 (Documents de l'A. G. P. F.).

(2) Le problème avait été maintes fois posé avant la guerre. Un projet de 1903, devenu caduc en 1906, fut repris en 1907 avec M. CHAUMET comme rapporteur. Une nouvelle proposition fut déposée le 10 juillet 1914 et modifiée le 21 avril 1915.

16 novembre 1933, elle votait la question préalable entraînant l'abandon définitif du projet.

Que sont exactement les zones franches ? M. Artaud (3) en donne une définition précise : « La zone franche, écrit-il, ou port franc, est un espace de terrain exterritorialisé au point de vue douanier. » La zone franche étant considérée comme ne faisant pas partie du territoire douanier de la France, les marchandises y entreront ou en sortiront librement, lorsqu'elles viendront de l'étranger ou qu'elles y retourneront ; mais si elles sortent de la zone franche pour entrer en France, elles subiront le même sort que si elles venaient de l'étranger et seront soumises aux vérifications habituelles et au paiement des droits d'importation. Les zones franches ne seraient ainsi schématiquement, que l'extension du régime actuel de l'entrepôt.

Il semble que les producteurs français, instigateurs de la politique protectionniste qui fut le plus souvent la nôtre, se sont lourdement trompés en repoussant l'idée des zones franches. La plupart de ceux qui en ont étudié impartialement le principe ont reconnu que, bien au contraire, zones franches et protectionnisme devaient aller de pair. Point n'est besoin en effet de zones franches dans un régime libéral ; elles y constitueraient plutôt un non-sens et formeraient entre la zone et le reste du pays une séparation inutile sinon dangereuse puisque, de même que le libre échange, les zones franches n'ont pas d'autre but que de faciliter l'entrée des marchandises étrangères. Après avoir rappelé, dans cet ordre d'idées, « que le protectionnisme constitue un véritable obstacle à la croissance

(3) *Revue des Deux-Mondes* du 1^{er} octobre 1915. Voir également *Les Zones franches et l'exportation française* (Documents réunis par la Chambre de Commerce de Marseille). Paris, Alcan, 1916.

d'un port et que la condition *sine qua non* d'un port qui veut évoluer et progresser normalement, c'est que toutes les marchandises entrent librement, sans entraves, dans son hinterland national », Marcel Van de Welde (4) souligne le caractère indispensable des zones franches dans un pays protectionniste comme la France. Le protectionnisme exige impérieusement ce que M. Duval-Arnould appelait avec juste raison à la Chambre des « soupapes de sûreté », capables d'en atténuer l'influence. Colbert, le père du protectionniste, fut l'innovateur des zones franches : son édit de 1660 rétablit les franchises du port de Marseille et son ordonnance du 26 mai 1669 fit de Dunkerque, un port franc qui connut, en cette qualité, une exceptionnelle prospérité (5).

La Chambre de Commerce de Rouen s'est, en 1917, déclarée opposée aux zones franches et le 17 février 1925, après un examen malheureusement sommaire de la question, elle informait l'Association des Grands Ports Français qu'elle n'avait pas changé d'opinion depuis lors. Il y a là une attitude regrettable qui nous semble devoir être imputée au peu d'influence que détenait alors à Rouen le commerce du port et nous serions surpris si, à l'heure actuelle, un nouvel examen ne se concluait pas en faveur des zones franches ; l'Union des Usagers du Port en est foncièrement partisan (6) et nous sommes persuadés, avec elle, que Rouen serait l'un des ports de France qui bénéficierait le plus largement de leur institution.

Il dispose, au surplus, d'un emplacement idéal et les dépen-

(4) Marcel VAN DE WELDE, *op. cit.*, pp. 128 et 129.

(5) Paul DE ROUSIERS, *Les Grands Ports de France*, *op. cit.*, pp. 7 et 8.

(6) Seraient particulièrement favorisés par la réforme, les commerces du charbon, du bois et du vin.

dances du port à Grand-Couronne s'annoncent comme particulièrement indiquées.

Conservons donc, en dépit des échecs actuel, l'espoir que les zones franches seront un jour réalisées dans notre pays et qu'ainsi ne sera pas négligé un facteur incontestable de prospérité commerciale.

CHAPITRE V

Le Commerce du Port

SECTION I

Les hommes et les capitaux

La division du travail maritime entre Le Havre et Rouen, donnant au premier le monopole de la réception des marchandises de valeur ou des marchandises à marché, n'a cependant pas fait de Rouen un centre commercial sans importance. Croire le contraire serait une erreur profonde encore que généralement commise. La valeur et le nombre des négociants rouennais, le volume des transactions qu'ils opèrent, l'importance des marchés, le chiffre des capitaux engagés, font de Rouen une place commerciale de premier ordre.

Il faudrait, dans une section comme celle-là, nommer ceux des négociants et armateurs rouennais qui, par leur persévérance, leur énergie, leur sens commercial, sont les véritables artisans de la renaissance du port. Sans indiquer des individualités, comment ne pas rappeler qu'il y eut à Rouen, des hommes assez entreprenants pour constituer et diriger de puissantes sociétés locales capables de s'opposer à l'envahissement du port par des firmes étrangères.

Cette activité se découvre en tous les domaines, sauf, bien entendu, en ce qui concerne les hydrocarbures. Pour ces der-

niers, en face des puissants trusts internationaux : Standard, Shell, Royal Dutch, Anglo Persian et Irak Petroleum Cy (1), il n'est évidemment pas de place pour des sociétés locales. Pour les autres courants de trafic : charbon, bois, vins, etc... on relève au contraire à la source de leur développement l'action clairvoyante d'un précurseur qui, le premier, sut découvrir et utiliser les merveilleuses possibilités de la situation de Rouen (2). Grâce à eux et à leurs successeurs les sociétés locales sont nombreuses et l'on sait de quelle valeur est cet élément pour l'importance commerciale de Rouen (3).

C'est ainsi que sur les 31 maisons détenant le commerce du charbon, 8 sont essentiellement rouennaises et 9 ont à Rouen leur unique siège d'exploitation. Les sociétés d'importation de vins d'Algérie sont également rouennaises à concurrence de 5 sur 10, investissant près de 50.000.000 de francs. Il en est de même pour les 8 principales maisons d'importation de bois du Nord groupant des capitaux que l'on peut évaluer à près de 30.000.000 de francs.

Bien que ne s'agissant plus, à proprement parler de négociants, il n'est pas indifférent de relever que la plupart des

(1) Le capital de cette dernière appartient par parts égales à chacune des trois premières sociétés et la C^{ie} Française des Pétroles, société dont les actions sont détenues à concurrence de 35 % par l'Etat français.

(2) Pour le commerce du charbon, c'est seulement en 1890 qu'un négociant rouennais conçut l'idée d'importer le gros anthracite anglais de qualité incomparable. Grâce à lui, la réputation des anthracites concassés et criblés à Rouen est connue dans toute la France et lui permet d'approvisionner bien au delà de son hinterland naturel (Voir *infra*, p. 208).

En ce qui concerne le vin, c'est seulement en 1886 que furent débarqués à Rouen les premiers vins d'Algérie. Là encore, s'est révélée l'action de quelques commerçants hardis auxquels le port doit, aujourd'hui, la place prépondérante qu'il occupe dans le commerce des vins d'Algérie.

(3) *Supra*, p. 99,

entreprises de manutention et de transports fluviaux sont locales et que 50 % des sociétés de transit sont dans le même cas, utilisant des capitaux dont l'ordre de grandeur est de 100 à 150 millions (4).

A vrai dire, les Rouennais n'auraient pas été excusables de laisser échapper en d'autres mains leur meilleure source de richesse ; ils l'auraient été d'autant moins que les capitaux n'ont jamais, chez eux, fait défaut. On se souvient des paroles de Levainville stigmatisant les « capitaux peureux » qui se cachaient lorsqu'il s'agissait de construire un navire ou de mettre sur pied une affaire industrielle ou commerciale mais qui se révélaient si importants pour se transformer en obligations de chemins de fer (5). S'il nous paraît aujourd'hui avoir quelque peu exagéré — nous avons en particulier expliqué comment l'essor du Havre et les conditions nautiques défec- tueuses de l'estuaire, avaient porté un coup funeste à l'arme- ment rouennais — cela tient pour beaucoup à ce qu'un redres- sement heureux s'est opéré depuis la début du siècle et plus spécialement depuis la guerre. A la faveur de l'engouement qui s'est manifesté pour les valeurs industrielles, les entreprises rouennaises ont pu connaître une croissance rapide (6).

La richesse de Rouen qui, avant la guerre, était déjà connue, n'a fait, depuis lors, que de s'accroître ; mais au lieu d'être

(4) On doit signaler, dans cet ordre d'idées, la part prise par deux rouen- nais, MM. BORDES et ROY, par l'importance, la diversité et le nombre des entreprises qu'ils dirigent, commanditent ou contrôlent. Ils peuvent vérita- blement être posés en champions de l'indépendance du commerce et de l'in- dustrie portuaires qui doivent pour beaucoup à leur influence de n'être pas entièrement tombés en des mains étrangères à la cité.

(5) *Supra*, p. 104.

(6) Nous avons signalé — *supra*, p. 107 — que cette croissance avait été raisonnable et que Rouen avait dû à cette modération de moins souffrir de la crise.

uniquement basée sur la filature ou le tissage, elle a trouvé dans les négoce nés du port de fructueux aliments. Le volume des affaires, le chiffre des capitaux en mouvement, ont progressé dans le même sens et rien n'est plus suggestif, à cet égard, que les tableaux comparés des opérations de la Banque de France au Havre et à Rouen.

En 1931 le total était de 3.788.519.000 frs pour Le Havre
contre 2.599.699.000 frs pour Rouen

En 1932, celui du Havre était ramené à 2.414.945.000 francs et celui de Rouen n'était diminué que de fort peu pour atteindre 2.506.331.000 francs. La décomposition était la suivante :

	EFFETS ESCOMPTÉS	AVANCES	OPÉRATIONS DIVERSES
Le Havre ..	991.985.000	365.923.000	1.057.037.000
Rouen	754.389.000	547.259.000	1.204.682.000

Les mêmes chiffres étaient en 1934 :

Le Havre ..	659.433.500	217.577.300	693.934.500
Rouen	580.580.006	396.701.114	1.184.622.815 (7)

Moins éprouvé par la crise, Rouen démontrait une stabilité financière et une résistance exceptionnelles. C'était là un argument de plus en faveur de la puissance de son outillage en hommes et en capitaux.

Dès à présent, il peut apparaître comme possédant les facteurs nécessaires d'un rôle commercial considérable et, par voie de conséquence, doit se révéler inexacte l'opinion qui ten-

(7) Rouen, qui était avant la guerre, pour les bénéfices, la 16 ou 17^e succursale de la Banque de France, était la 5^e en 1931, la 7^e en 1934 et la 3^e en 1935, les chiffres totaux étant en 1933 de 2.019.093.886 francs.

Ces chiffres sont d'ailleurs loin de représenter le total des opérations de la succursale, et n'ont trait qu'à celles donnant lieu à rémunération ; le chiffre total est bien supérieur et atteint 20 milliards.

draît à le montrer comme un simple point de transit à l'exclusion d'un centre commercial important.

SECTION II

Les marchés du port de Rouen (1)

Existe-t-il à Rouen des marchés importants (marché de la houille, de l'essence, etc...) ? Avant de répondre à la question, il ne faut pas manquer d'observer que ne s'agissant pas de marchandises se cotant en Bourse, le mot prend une signification toute particulière. On donne, en effet, le nom de marchés du coton, du café, du cuivre, aux endroits où ces marchandises peuvent faire l'objet de « marchés à terme de bourse » sans que leur concentration matérielle soit indispensable ; mais lorsqu'il s'agit, comme à Rouen, de charbon, de bois, d'hydrocarbures, de vin, on ne peut parler de marché que si les produits sont réunis en quantités suffisantes et s'ils font l'objet d'opérations commerciales (2).

Le marché du charbon. — On ne peut nier la présence à Rouen d'un grand marché charbonnier ; à peu près certainement l'un des premiers marchés de consommation européens grâce à la présence de l'agglomération parisienne dans l'hinterland rouennais. C'est en moyenne entre 3 et 6.000.000 de tonnes que se chiffre annuellement l'importation rouennaise représentant bon an mal an quelque 30 % de l'importation

(1) Voir MAURETTE, *Les marchés de matières premières*, op. cit.

(2) Tout ceci n'est d'ailleurs qu'un des multiples aspects de la loi de l'offre et de la demande et des rapports qui s'établissent entre les prix et les quantités offertes ou demandées : loi et rapports qui jouent différemment suivant la nature des produits et les conditions économiques du moment.

totale en France par voie maritime. C'est le prix du charbon « wagon Rouen départ » qui indique dans toute la France le cours de la houille anglaise ; c'est à Rouen également que se trouvent concrétisées les variations des besoins nationaux en combustibles britanniques. En 1921, les stocks français s'étant trouvés subitement épuisés du fait de l'arrêt des importations après la fin de la guerre, Rouen put suffire à approvisionner pendant quelques mois tout le marché intérieur. Et si Rouen a été quelquefois appelé le régulateur de l'économie nationale c'est en grande partie à son marché du charbon qu'il le doit (3).

L'influence du marché rouennais sur les prix n'est cependant qu'indirecte. Les prix sont en effet fixés d'une façon uniforme : en premier lieu au départ de la mine par une entente Gouvernement britannique-Mines et en second lieu au départ de Rouen par les mines françaises et le Syndicat central des Importateurs de Houille (4). Il s'agit donc là de véritables prix de monopole (5).

Le marché de l'essence. — La position de Rouen en ce qui concerne les hydrocarbures est incomparable et ce port reçoit plus de 30 % du tonnage entrant en France (6). Rien ne semblerait plus naturel, dans ces conditions, que la présence d'un marché du pétrole. En fait, les dérivés du pétrole sont cotés à

(3) La place réservée au port de Rouen dans l'*Annuaire du syndicat central des Importateurs de houille* est, à cet égard, particulièrement significative.

(4) Les négociants qui ne font pas partie du syndicat suivent eux-mêmes les prix de l'entente qui sont évidemment les plus élevés.

(5) V. *La théorie du Prix de Monopole*, Gaston LEDUC, chez Paul ROUBAUD, Aix, 1927.

(6) En 1933, 1.362.172 tonnes sur 4.488.575 (*Rouen Maritime*, 1933, n° 48, p. 9).

Rouen et ce sont leurs prix de revient à Rouen qui sont relevés chaque semaine dans la « Revue Pétrolifère » pour traduire la situation du marché français. Malheureusement c'est à cela seulement que se borne le rôle et l'influence du marché rouennais. Il fut bien question il y a quelques années de créer à Rouen une bourse du pétrole ; la proximité de Paris où se trouvent réunis la plupart des importateurs n'en a point permis la réalisation de sorte que Rouen n'est au regard du marché français qu'un vaste entrepôt. Là encore, les prix sont ceux fixés par le Syndicat des Importateurs à Paris (7) : prix de monopole, par conséquent, comme pour le charbon.

Le marché du vin. — Rouen reçoit, avec ses 5 à 6 millions d'hectolitres, près de la moitié des vins d'Algérie consommés annuellement dans la métropole. La capacité de ses entrepôts, la présence de puissants importateurs sont autant de raisons qui pourraient permettre à Rouen de détenir une place primordiale dans le commerce du vin. Il n'y existe cependant pas de marché officiel ; les cours, déterminés principalement par le prix d'achat aux vignobles ne font l'objet d'aucune mercuriale. Toutefois, le Syndicat des Importateurs de vins établit depuis 1912 un « Cours moyen des vins au débarquement à Rouen » qui est communiqué à tous ses adhérents et au service des Douanes qui l'acceptait pour le calcul des droits. Mais ce « prix

(7) Le monopole n'est pas absolu ; certains petits importateurs de pétrole russe recevant directement à Paris de faibles quantités — les importateurs recevant moins de 300 tonnes par mois bénéficient de conditions fiscales spéciales —, sont indépendants du syndicat général et vendent à des prix inférieurs, ce qui explique que l'essence soit parfois moins chère à Paris qu'à Rouen.

Fernand MAURETTE, *Les marchés de matières premières, op. cit.*, place aux centres de raffinages les marchés du pétrole. Si sa théorie était exacte — ce que nous ne pensons pas — le marché de Rouen serait évidemment considérable, *infra*, p. 186.

du vin à Rouen » n'a qu'une valeur indicatrice très limitée. Les marchés du vin en France se tiennent à Nîmes, à Montpellier, à Sète, à Lézignan, Carcassonne, Perpignan et surtout Béziers. L'Algérie elle-même régla longtemps ses prix sur ceux du midi de la France ; mais en 1932, sa production ayant presque égalé avec 18 millions d'hectolitres (dont 12 millions introduits en France) la production des 4 départements méridionaux (Hérault, Aude, Gard et Pyrénées Orientales) qui atteignait 19 millions d'hectolitres, l'initiative des prix a été prise par les marchés d'Alger et d'Oran dont le marché de Rouen est directement tributaire.

Le marché du bois. — Rouen est, également, un grand importateur de bois du Nord ; plus de 30 % des bois scandinaves importés en France passent par Rouen (8). En 1931 sur les 241.597 tonnes reçues, 137.500 étaient destinées à des maisons rouennaises, le reste ne faisant que transiter à Rouen. Le Syndicat des Importateurs de bois du Nord publie à chaque campagne un tarif officiel basé sur un classement spécial des sous-produits : « le classement normand » faisant prime — surtout pour le parquet — sur le marché français. Mais il faut reconnaître qu'en cette branche, le rôle industriel joue un rôle important (9) de sorte qu'il ne nous paraît pas possible de parler d'un marché du bois à Rouen.

Le marché des grains. — Le port de Rouen a reçu en 1932 247.550 tonnes de grains, ne rejoignant pas ainsi le chiffre de 1913 (355.352 tonnes) mais progressant considérablement depuis l'après-guerre (de 30 à 60.000 tonnes annuelles jusqu'en 1930). Il ne peut cependant pas être question, dans les condi-

(8) Moyenne des années 1928-1929-1930 : France entière : 744.000 tonnes ; Rouen : 233.159 tonnes.

(9) Voir *infra* III^e partie, p. 214.

tions actuelles, d'un marché des grains. La Bourse de Commerce de Rouen n'a rien de commun avec les marchés internationaux ou même nationaux comme ceux du Havre, encore que sa structure administrative soit identique ; un cours officiel est bien publié (cours du vendredi pour les blés, avoines de consommation, tourteaux, etc.) mais il s'agit uniquement des produits régionaux et non pas de ceux importés par le port. La Bourse de Rouen est uniquement la réunion des producteurs, courtiers et commerçants de la région et nous ne pensons pas que la proximité de Paris puisse jamais lui permettre d'être davantage.

Les autres marchés. — Les autres catégories de marchandises reçues à Rouen : phosphates, pyrites, pâtes de bois et papiers (10) ne sauraient donner lieu à de véritables marchés ; elles sont, en effet, directement destinées à des usines de la région rouennaise et parisienne et le rôle du port se trouve, pour elles, réduit à celui d'un simple transit.

Il est aisé de déduire de ce bref exposé que l'organisation de marchés est, à Rouen, particulièrement difficile. Cela tient non pas tant à l'organisation du port, à la valeur de ses négociants, qu'à la nature des marchandises qu'il reçoit. Charbon, hydrocarbures, vins, bois, donnent essentiellement lieu à des marchés à la production ou à la consommation. Nous l'avons expliqué en parlant de l'orientation nouvelle de la fonction commerciale : seules quelques marchandises de valeur peuvent encore faire l'objet de marchés de concentration entre les lieux de production et de consommation.

Cette circonstance n'empêche pas le port de Rouen d'exercer un rôle commercial certain et de conserver une influence sur

(10) Rouen reçoit les 3/4 de l'importation française.

la formation des prix souvent par la seule présence de ses stocks (11).

Peu importe, en définitive pour le port, qu'il ne détienne pas officiellement le marché de telle ou telle denrée ; il suffit à sa prospérité commerciale que ses négociants soient assez nombreux et assez puissants pour détenir une part importante du commerce des marchandises passant par Rouen.

SECTION III

Le commerce du port

En étudiant le commerce du port, nous ne pouvons pas oublier la phrase de Paul de Rousiers déjà rappelée : « Rouen n'a qu'un commerce d'approvisionnement régional (1) . »

Nous aurons par conséquent à rechercher si les négociants rouennais se bornent, comme le prétendait l'éminent technicien de l'économie des ports de commerce, à acheter les quantités nécessaires aux besoins locaux. La solution est aisée en ce qui concerne le charbon et nous pouvons affirmer sans plus attendre qu'il est absolument faux de soutenir que Rouen est privé, pour ce trafic, de son rôle commercial ou que ce dernier serait limité aux 150.000 ou 200.000 tonnes que consomme annuellement en foyer domestique la région rouennaise. La presque totalité des charbons pour foyer domestique reçus à Rouen, sont en effet achetés par l'importateur rouennais (société locale ou succursale d'une firme étrangère). Les revendeurs parisiens — auxquels sont destinés 70 % de la

(11) Le marché des grains de Paris est parfois impressionné par le seul arrivage d'une cargaison à Rouen.

(1) Il va sans dire que M. DE ROUSIERS entendait parler de la région géographique rouennaise limitée à 230.000 âmes et non de sa région maritime, c'est-à-dire de son hinterland.

houille importée à Rouen — achètent, non pas directement à l'exportateur anglais, mais à l'importateur résidant à Rouen.

La situation est nécessairement différente en ce qui concerne les charbons pour foyer industriel. La plupart des destinataires : Gaz de Paris, Chemins de fer du P.-L.-M., Secteur Electrique, par exemple pour ne citer que les plus importants, consomment individuellement d'énormes quantités et achètent directement au producteur, de sorte qu'aucun intermédiaire — qu'il soit de Rouen ou d'ailleurs — n'intervient, et que le négoce dont Rouen est ainsi privé ne profite à nul autre centre.

Quant aux consommateurs de charbon industriel n'achetant pas directement en Angleterre — moins de 100.000 tonnes par an —, ils s'adressent eux aussi à l'importateur rouennais.

Si l'on tient compte qu'en 1930 le prix moyen fut de 250 francs la tonne, on s'aperçoit que le commerce rouennais du charbon a porté sur plus de 700 millions de francs (2).

Mais l'importance commerciale du port est loin de se limiter au charbon et, au premier rang des autres marchandises, le vin fait, à son tour, l'objet d'un négoce considérable.

Les dix entreprises locales achètent pour leur propre compte 20 % environ du tonnage débarqué à Rouen soit pour la campagne 1932-1933 : 1.100.000 hectolitres sur 5.600.000 reçus à Rouen. Là encore, la consommation locale n'absorbe qu'une faible proportion des quantités achetées — 18 % environ — et le reste est revendu dans tout l'hinterland et en particulier dans le Nord, l'Est, la région parisienne et le Centre. Le cours moyen ayant été pendant la précédente campagne de 185 à

(2) Le tonnage étant évalué à 70 % de 5.357.948 tonnes soit 3.700.000 tonnes environ, plus 100.000 tonnes de foyer industriel ; au total 3.800.000 tonnes à peu près.

190 francs l'hectolitre, il s'agirait d'un chiffre d'affaires de plus de 200.000.000 de francs.

Même importance commerciale en ce qui concerne le bois. La dernière année précédant le contingentement — 1931 — faisait ressortir un tonnage importé de 241.597 tonnes. Sur ce total, 137.500 tonnes soit 55.000 standards étaient achetés par les sociétés locales, soit au cours moyen de 1.700 francs un chiffre de près de 100.000.000 de francs. Rien de purement régional dans ce commerce comme dans les deux précédents puisque 20 % seulement des quantités achetées sont absorbées par Rouen et sa banlieue.

L'exportation permet également à l'activité commerciale du port de s'exercer : une grande partie des sables, plâtres et matériaux de construction exportés passent par l'intermédiaire du négociant rouennais.

Cet exposé que nous avons volontairement borné aux catégories de marchandises qui forment — avec les hydrocarbures — la majeure partie du trafic, nous permet donc de conclure que, dans une très large mesure, le commerce du port ne se limite pas à l'approvisionnement régional.

En tenant compte, d'autre part, que d'énormes tonnages sont directement destinés aux industries du port et ne peuvent donner lieu à aucun commerce, il apparaît que les denrées trouvant à Rouen un simple poste de transit ne constituent pas, comme on l'imaginait, la presque totalité.

Dès à présent, toutefois, — et ce sont des observations qu'il est utile de noter à la fin de cette seconde partie dévolue au rôle commercial, — une particularité importante a pu être mise en lumière : c'est l'interdépendance étroite des fonctions

(3) Les bois exotiques reçus à Rouen sont aussi pour la plupart achetés par les négociants rouennais.

portuaires. Non seulement, l'importance de chacune dépend de celle de l'autre, mais encore, il se confirme qu'il sera souvent impossible d'imputer à une seule une partie quelconque du trafic. La plupart du temps, les fonctions joueront ensemble à l'occasion d'une même marchandise : la cargaison de gros anthracite débarquée à Rouen est destinée à l'arrière-pays mais elle a passé par l'intermédiaire du négociant rouennais et des usines de broyage et de concassage ont donné au produit une présentation convenable.

La remarque précédente nous conduit en outre, du seul point de vue commercial, à une considération tout à l'honneur des commerçants rouennais : il est aisé de créer un centre commercial important dans le port qui reçoit des marchandises de valeur et peu encombrantes : pour celles-là, en effet, il est possible de les grouper avant d'en avoir preneur, le faible coût relatif du transport et souvent aussi — cela surtout pour les denrées coloniales — la certitude que le consommateur ne pourra s'adresser directement au producteur du fait de l'éloignement de ce dernier et de son défaut d'organisation, crée pour le négociant un risque des plus modérés. Rien de semblable évidemment pour les marchandises pondéreuses qui font l'objet du trafic rouennais : encombrement, frais de transports considérables, commandes massives que le consommateur pourrait adresser directement au producteur ; toutes ces circonstances rendent particulièrement difficile la situation de l'intermédiaire.

Ce dernier a eu initialement le mérite d'entreprendre le nouveau trafic et d'imaginer l'utilisation du port de Rouen ; il a dû, pour attirer l'acheteur, faire subir au produit des transformations ou des préparations (4) lui permettant de correspondre exactement aux besoins du consommateur. Mais

(4) On pourrait même ajouter en certains cas : faire naître le besoin lui-

sa situation devient, à ce dernier point de vue, de jour en jour plus délicate : le producteur tend à livrer lui-même le produit fini, le viticulteur algérien peut produire des vins à peu près préparés, les mines anglaises, les marchands de bois scandinaves peuvent expédier des cargaisons classées qui n'auront plus recours aux transformations du négociant rouennais.

Mais en dépit de cette tendance à la suppression de l'intermédiaire, celui-ci conserve à Rouen une place de premier ordre : soins apportés à la marchandise, existence de disponibles permanents, connaissance exacte des désirs de la clientèle, lui font encore donner la préférence.

La crise elle-même n'a pu atteindre le commerce du port qu'indirectement et surtout par le jeu des contingentements. Les chiffres d'affaires ont suivi la baisse des prix (5) et la réduction forcée des tonnages importés mais le commerce lui-même n'a pas été foncièrement touché et sa part relative dans l'activité générale du port est au moins restée stationnaire.

Résistant avec plus de bonheur à la crise, le commerce du port semble aujourd'hui l'emporter sur le coton, et c'est en grande partie grâce à son ampleur que Rouen se tourne à nouveau vers la source naturelle de sa richesse : le port.

même. C'est ainsi que DEPEAUX ayant imaginé le broyage de l'anthracite en noix de 27/55 $\frac{m}{m}$, il fit lancer par CHAROCHE, la célèbre salamandre destinée à l'utilisation de ces noix.

(5) Le prix du standard a baissé environ de 2 £ de 1930 à 1935.

TROISIEME PARTIE

FONCTION INDUSTRIELLE

CHAPITRE PREMIER

Généralités

SECTION I

Les caractères spéciaux de la fonction industrielle du port de Rouen

Parler de la fonction industrielle d'un port de commerce c'est — nous l'avons déjà exposé (1) — envisager l'interdépendance existant entre lui et certaines industries établies dans ses abords immédiats : le port ayant suscité ou simplement permis la création de ces industries et celle-ci contribuant en revanche à accroître son trafic. Seront donc imputables à la fonction industrielle les tonnages de marchandises qui sont venus dans le port pour être transformées dans ses usines.

Dans quels cas et pour quelles raisons, les ports deviennent-ils, le plus souvent, des centres industriels considérables ?

Il s'y établit en premier lieu, les industries qui — les raffineries de pétrole par exemple — utilisent les matières importées et écoulent leurs produits sur le marché national. Si — comme il est normal de le penser — ces derniers sont plus légers ou moins volumineux, il va de soi que l'usine s'établira

(1) *Supra*, p. 83.

au lieu qui exige le moindre déplacement de la matière première : le port importateur.

On y trouve également des industries qui travaillent en tout ou en partie pour le marché extérieur et qui préfèrent amener au port les matières premières venant de l'intérieur.

Des industries — telles celles des produits chimiques — nécessitent le mélange de produits nationaux et étrangers ; tout naturellement, elles s'établiront elles aussi à proximité du port et c'est là, d'ailleurs, une des raisons de l'utilité de zones franches (2).

Quelques-unes, purement nationales, par les produits utilisés aussi bien que par les débouchés, ne viennent au port que pour bénéficier du carrefour de routes maritimes terrestres et fluviales qui s'y trouve.

Certaines — les constructions navales principalement — sont exclusivement portuaires.

D'autres peuvent être qualifiées de locales ; ce n'est pas en considération du port qu'elles se sont établies dans ses environs immédiats : d'anciens usages, la présence du marché local, le hasard même a pu les y faire édifier, parfois avant que le port puisse leur être nécessaire ; mais par la suite, elles l'ont utilisé et reçoivent par son intermédiaire des marchandises qui accroissent son trafic.

Les dernières enfin appartiennent à des entreprises d'essence commerciale qui, préalablement à la revente des produits, tiennent à leur faire subir une transformation peu importante — broyage, concassage, division, présentation, etc.

Si nous reprenons chacune des catégories ci-dessus, nous nous rendons compte immédiatement que, dans la plupart,

(2) *Supra*, p. 147.

des cas, les industries ont été attirées près du port par le souci de réduire au minimum les frais de transport. On comprend dès lors la supériorité d'un établissement comme Rouen, à la fois maritime et fluvial, où un moyen de communication aisé avec l'arrière-pays et une voie maritime sont en même temps offertes à l'industriel. Il est certain, à cet égard, que l'aspect de la fonction industrielle est tout à fait différent dans un port comme Marseille de celui qu'elle revêt de Rouen. Dans le premier cas, on se trouvera en présence d'industries locales — le savon par exemple — parfaitement intégrées dans la vie de la cité et ne pouvant, si elles veulent rester à proximité du port, se développer indéfiniment.

Dans un port fluvial, au contraire, les industries les plus diverses viennent tour à tour s'installer le long du fleuve où elles peuvent recevoir à leurs propres appointements navires ou chalands ; si un jour, le port devient trop petit pour les recevoir, les rives du fleuve, en aval et en amont de l'emplacement initial, peuvent toujours les admettre aisément.

Il ne s'agit plus, dans ces conditions, d'industries locales participant à l'activité de la ville ; venues s'établir sur son territoire sous l'impérieuse nécessité de réduire leurs prix de revient, elles sont indifférentes, bien souvent, à la vie de Rouen et dépendent étroitement de leur direction commerciale — fixée presque toujours à Paris. — Par voie de conséquence, si, à l'heure actuelle, il est permis de dire que Rouen et son port tendent à se mieux connaître (3), ce n'est plus très vrai lorsque l'on parle de son rôle industriel ; et de même que l'importance numérique de Rouen ne s'est pas accrue dans la proportion de ses vastes faubourgs industriels,

(3) *Supra*, pp. 103 et 151.

de même son importance commerciale — et l'on pourrait écrire son importance tout court — ne bénéficie que trop peu de l'ampleur de ses industries.

Déplorer un tel état de choses serait oublier, d'une part, que le rôle industriel de Rouen est des plus récents (4) ; que la ville ne s'est pas encore assimilée, si l'on peut s'exprimer ainsi, ce prolongement de son activité ; et que déjà, au surplus, une amélioration se dessine. Ce serait oublier, d'autre part, que certaines industries du charbon et du bois, par exemple, sont spécifiquement rouennaises. Sans doute objectera-t-on que dans ce cas il s'agit d'entreprises plutôt commerciales mais c'est là justement une nouvelle preuve de l'union étroite entre les différentes fonctions du port. La ville et ses industries ne s'aggloméreront véritablement que si la première intervient dans le commerce des produits et si Rouen détient, avec la production, le contrôle des débouchés des usines.

SECTION II

La place du port dans l'importance industrielle de la région rouennaise

L'importance industrielle de la région rouennaise dont l'activité s'exerce dans les domaines les plus différents est fondée sur le coton, les huiles minérales, les produits chimiques, la métallurgie, le charbon, les vins et alcools, le papier, le bois et le cuir. Cette simple énumération suffit à donner un aperçu saisissant de la place nécessairement occupée par le port dans l'industrie locale ; seules des branches signalées : celles du coton, du cuir et de quelques industries chimiques secondaires n'en dépendent pas étroitement. Le coton lui-même semblerait, à première vue, devoir utiliser le port ; mais nous

(4) *Infra*, chap. III, section I.

savons que par le jeu de circonstances exceptionnelles, la réceptions des cotons d'Amérique s'est installée au Havre (1) et c'est une question des plus discutées que l'opportunité d'une participation du port de Rouen à ce trafic. Quoiqu'il en soit, il est permis de dire que le coton est, à l'heure actuelle, à peu près la seule industrie régionale ne dépendant pas du port. Sans doute son importance est considérable — elle occupait à elle seule, avant la crise plus de 16.000 ouvriers (2) — et pendant près d'un siècle, le coton fut — et il l'est encore aujourd'hui pour de nombreux esprits — la première, sinon l'unique forme, de l'activité industrielle rouennaise.

Ce n'est que depuis fort peu de temps que le port a vu croître de façon véritablement prodigieuse l'importance de son rôle industriel et celui-ci se bornait en fait, avant la guerre, au conditionnement des produits pétrolifères, du charbon, du bois et du vin.

Le développement du centre rouennais, développement auquel a suffi une dizaine d'années, est un fait unique dans l'équipement industriel de la France : industries chimiques, (produits chimiques, papeteries et raffineries de pétrole), industries mécaniques (usines métallurgiques et constructions navales), toutes ont connu une extraordinaire progression qui, s'appliquant à des branches aussi diverses, ne peut s'expliquer par des causes exceptionnelles ou temporaires mais qui trouve sa raison profonde dans la valeur de la situation du port.

A l'heure actuelle, ces industries forment un groupe compact qui a juxtaposé, au sud de la ville, tout un monde d'usi-

(1) *Supra*, p. 101.

(2) Dont 4.800 hommes et 11.700 femmes. Ces chiffres sont tombés du fait de la crise à 4.000 hommes et 10.000 femmes dont plusieurs sont en chômage partiel.

nes. L'intérieur de la boucle de la Seine (3) au Nord de laquelle Rouen s'est établi, s'emplit peu à peu d'établissements industriels. Ceux-ci qui, autrefois, occupaient le faubourg Saint-Sever, ont débordé sur Petit-Quevilly, Sotteville, Grand-Quevilly, Petit-Couronne et Grand-Couronne.

Les indications que nous avons déjà fournies (4) sur la répartition du travail dans le port de Rouen ne peuvent que difficilement être complétées pour donner une idée d'ensemble des places occupées par chaque industrie. Si l'on met à part, en effet, les raffineries et entrepôts de pétrole qui occupent le Sud du Bassin aux Pétroles, et la plupart des industries charbonnières qui se pressent à l'intérieur de la presqu'île Rollet, on se rend compte que la plus grande diversité a présidé au choix des places ; sans doute, les scieries, les entrepôts de vins, se sont rapprochés du centre de la ville et restent sur la rive droite ; mais les autres industries se sont installées un peu au hasard, une papeterie côtoyant un chantier de constructions navales, une usine de produits chimiques s'appuyant à des aciéries. Toutes n'ont obéi qu'à une préoccupation — la seule utile — : se rapprocher le plus possible du fleuve qui est leur raison d'être et la cause de leur supériorité économique.

Mais de cette façon, les places à quai ont été littéralement prises d'assaut, et bien adroit celui qui, aujourd'hui, trouverait quelques mètres à l'intérieur même du port (5) ; les industriels se sont donc vus dans l'obligation de s'éloigner de plus en plus du centre de la ville et l'une des étapes les plus importantes parcourues dans cet ordre d'idées réside actuellement

(3) Entre les kilomètres 238 et 260.

(4) *Supra*, p. 39, note 4.

(5) V. *infra*, section III.

dans la création du centre industriel de Couronne : en quelques années, une raffinerie de pétroles, une usine de produits chimiques, une usine métallurgique et une papeterie se sont édifiées. La cité industrielle qui s'est ainsi créée et développée en dépit de la crise constitue par son ampleur et sa vitalité une des plus merveilleuses réalisations de l'après-guerre.

L'industrie du port ne se borne cependant pas à l'occupation des abords immédiats de Rouen : tout le long de la Seine et jusqu'au Havre, ont été construites de nombreuses usines qui font petit à petit du fleuve la grande rue industrielle dont il fut si souvent parlé (6).

L'ensemble forme à n'en pas douter un centre comparable aux plus réputés comme ceux de Lille, de Lyon ou de Marseille et qui n'a vu le jour que grâce à la présence du port, ou, autrement dit, à celle de la Seine maritime. Nous pourrions même constater que, non seulement, la fonction industrielle du port révèle une importance et une pérennité incontestables, mais encore, qu'elle représente la meilleure partie de la richesse économique de la région rouennaise.

SECTION III

Facteurs de l'importance de la fonction industrielle à Rouen

Si la fonction industrielle du port de Rouen a connu un développement considérable, c'est évidemment parce qu'elle

(6) Une telle éclosion a trouvé un organisme pour concrétiser cette tendance à l'utilisation des rives de la Seine dans un but industriel ; c'est l'Union des Industriels de la Seine Maritime qui groupe tous les établissements situés entre Duclair et Tancarville.

Citons parmi les entreprises les plus importantes : les Ets Mustad de Duclair, la Société Havraise d'énergie électrique de Jumièges, les Ateliers et

trouvait dans la situation du port et son organisation les facteurs nécessaires de prospérité. Le premier de ces facteurs — le seul essentiel sans doute — réside dans le fait, que nous connaissons déjà et sur lequel nous ne nous lasserons pas d'insister, que le port de Rouen est à la fois maritime et fluvial. Deux conséquences également importantes vont en résulter :

La première, c'est que les industries tenues de s'installer dans un port maritime en raison du volume des matières premières importées ou des produits exportés, exigeant de réduire au minimum les frais de transport ou le nombre des manutentions, vont nécessairement adopter le port qui, très avancé dans l'intérieur des terres, entraîne d'une part une économie sur les transports vers l'arrière-pays et qui, d'autre part, permettant à l'industriel de s'établir plus au centre de la région desservie, le fait bénéficier de débouchés plus nombreux ou plus aisés.

La seconde, résidera dans la possibilité pour les usines de s'édifier le long même des rives et de posséder à des conditions souvent peu onéreuses des postes particuliers pour la réception des navires ; rien de semblable pour les ports de mer où les places en contact avec l'élément liquide ne sont offertes qu'en nombre nécessairement limité.

Lorsque le fleuve ne se contente pas, comme à Bordeaux par exemple, de conduire les navires depuis la mer jusqu'au port mais lorsqu'il constitue comme la Seine une voie de navigation intérieure (1), l'avantage devient double : aux postes, qui reçoivent les bateaux de mer, vont aussi s'accoster les chalands et les péniches.

Chantiers de la Seine Maritime du Trait, les Raffineries de La Mailleraye, la Société Industrielle de Caudebec-en-Caux et surtout le Groupe Pétrolier de Port-Jérôme.

(1) D'autant plus précieuse qu'elle mène directement à Paris.

Nous soulignons à l'instant l'intérêt que présente la possibilité pour les industriels de s'établir le long du fleuve ; quelles sont à cet égard les disponibilités en amont et en aval de Rouen ?

Nous savons que la plupart des usines ont été construites à l'intérieur de la grande boucle de la Seine ; on peut affirmer que depuis le pont Boieldieu jusqu'à Grand-Couronne, c'est-à-dire sur plus de quinze kilomètres de rives, il serait difficile de trouver des emplacements disponibles ; seuls paraissent inoccupés un terrain situé au Sud du Bassin aux Bois entre la Société Montreuil et la Vacuum Oil Cy, quelques postes entre la Compagnie Générale d'Electricité des Etablissements Charvet, la Compagnie Parisienne des Asphaltes et la Compagnie Rouennaise de déchargements et disséminés aux abords des kilomètres 249 et 250 ; enfin, plus en aval, entre la darse aux docks et le petit bassin aux pétroles de Petit-Couronne, un terrain situé entre les kilomètres 250 et 251 et réservé d'ailleurs au creusement futur d'un grand bassin. Rive droite, les emplacements sont absolument inexistantes et l'utilisation de quelques ares aux abords des bassins Saint-Gervais ne nous contredira pas. La falaise est, comme sur la plupart des rives concaves, trop rapprochées du fleuve (2) pour laisser libres des espaces suffisants.

Dans ces conditions, c'est en dehors du port de Rouen proprement dit qu'il faut prévoir un nouveau développement industriel ; les quelques usines édifiées entre Rouen et Le Havre laissent encore de nombreux terrains disponibles et rien de plus curieux — comme aussi bien de plus utile — que d'étudier et de comparer la valeur de ces terrains.

(2) *Supra*, p. 16

Voici quelques prix qu'il nous a été donné de relever (3) :

Dans le port fluvial, rive gauche, une partie des prairies de Sotteville achetée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat :

en 1911 : 1 fr. 36 à 2 fr. le m²

en 1931 : 6 fr. »» à 10 fr. le m².

Rive droite, au même kilomètre (239 de Paris) : des terrains bordant la Seine à Amfreville ont été vendus dernièrement 60 et 100 francs le m².

Dans Rouen même, les prix sont les plus variables, le terrain dont nous parlons à la page précédente situé au sud du Bassin aux Bois est mis en vente 100 francs le m² (c'est incontestablement un minimum). Rive droite, un terrain particulièrement bien situé en arrière des prairies Saint-Gervais, a été vendu 300 francs le m² ce qui nous paraît très excessif et le prix moyen dans Rouen (4) doit être considéré comme supérieur de peu à 100 francs le m².

En descendant le cours du fleuve, nous trouvons à Croisset — rive droite — des terrains mis en vente 30 francs le m² ; les points de repère font ensuite défaut tant à Dieppedalle et Biessard rive droite, qu'à Grand-Quevilly rive gauche. Les installations géantes de Couronnie ont, en revanche, donné lieu à des spéculations formidables : tandis que des terrains situés entre la route nationale et la voie de chemins de fer étaient évalués à moins de 6 francs le m² (70 hectares pour 4.000.000 de francs), ceux achetés par la Société des Pétroles Jupiter le long de la Seine atteignaient des prix invraisemblables. Certains furent vendus 30 francs le m², ce qui doit

(3) La plupart de ces renseignements nous ont été fournis par M. Edmond MÉGARD.

(4) En sa partie portuaire bien entendu.

être considéré comme représentant leur valeur normale ; mais d'autres parcelles — réduites il est vrai — montèrent jusqu'à 60 francs et même 100 francs le m².

En face, au Val-de-la-Haye, des ventes viennent d'être conclues à des prix variant entre 6 et 11 francs le m² : nous trouvons des chiffres analogues pour des terrains situés à Quillebeuf.

Enfin les quelque 200 hectares achetés par les Sociétés de pétrole à Port-Jérôme l'ont été au prix approximatif de 7 à 8 francs le m².

De tout ceci, il semble résulter que le prix normal des terrains le long de la Seine soit au plus égal à 10 francs le m² ; chiffre qui peut s'élever dans une certaine mesure s'il s'agit d'une situation exceptionnelle comme celle du Trait par exemple ; mais qui doit rester inférieur à ceux atteints ces dernières années et que la spéculation peut seule expliquer. Ce prix de 10 francs doit être maintenu rive droite jusqu'à Croisset ; mais rive gauche, il n'est plus exact dès Grand-Couronne (5). La moyenne devient alors de 30 francs et s'élève insensiblement en remontant la Seine jusqu'à Rouen où il atteint 100 francs.

Les rives de la Seine sont donc loin de refuser leur hospitalité aux industries nouvelles. Sinon aux abords immédiats de Rouen, mais du moins en des emplacements très favorables, de vastes terrains peuvent encore, et pour longtemps, être acquis (6).

(5) L'infériorité des prix de la rive gauche, en cet endroit, s'explique aisément par la proximité de la falaise ne permettant pas de desservir aisément les terrains ; le calibrage de la Seine, rétrécissant le lit du fleuve et constituant de larges terre-pleins, doit améliorer considérablement cette situation.

(6) Les défenseurs de nos beaux sites — DUPUY : *Le port de Rouen*,

Est-il, pour le rôle industriel, d'autres facteurs de prospérité que le fleuve et ses rives ?

La plupart des conditions nécessaires à l'éclosion de la fonction commerciale (7) ne sont pas moins utiles à la vitalité du rôle industriel. La première exigeait la présence de routes nombreuses, d'un hinterland riche, d'une population dense et intelligente, et enfin d'une organisation boursière et bancaire de premier ordre. Au second est indispensable au même titre le carrefour de routes et l'importance de l'hinterland (8) ; mais quelle sera l'utilité de l'agglomération urbaine ? Il va de soi tout d'abord que son importance accroîtra la consommation locale et régionale des produits fabriqués ; qu'elle facilitera la construction de l'usine et l'établissement de l'industrie qui, en d'autres lieux, pourraient présenter de sérieuses difficultés ; mais ces difficultés ne sont pas insurmontables et c'est pourquoi l'influence du centre urbain ne doit pas être exagérée. On pourrait croire, par exemple, que la densité de la population va seule permettre de trouver la main-d'œuvre ; les cités ouvrières du Trait, de La Mailleraye et de Couronne viennent prouver au contraire que le recrutement, même loin des centres, est toujours possible sinon aisé ; si l'on veut faire intervenir la nécessité de trouver des ingénieurs, des contremaîtres ou des ouvriers de valeur, on s'aperçoit que les

Paris, Dunod, 1920, p. 16 — ne manqueront pas de déplorer que les vertes prairies et les bosquets qui formaient à la Seine le plus délicieux des cadres soient peu à peu remplacés par des usines et des cités ouvrières. Tout en partageant leurs regrets nous ne pouvons manquer de faire observer que de telles considérations doivent rester inopérantes lorsqu'il s'agit d'une entreprise dont dépend aussi étroitement l'intérêt national et qu'au surplus, il reste encore en Normandie d'assez jolis paysages pour consoler les admirateurs — dont nous sommes — du vieux fleuve normand.

(7) *Supra*, v. 96

(8) *Infra*, chap. 4, sect I.

nouvelles industries doivent amener et former elles-mêmes, le plus souvent, leurs techniciens et leurs spécialistes ; et les difficultés qu'elles rencontrent à ce sujet n'auraient été qu'assez peu amoindries si elles avaient pu s'établir dans un centre urbain (9).

Quant à l'organisation boursière et bancaire elle influe, nous l'avons vu, sur l'importance commerciale de l'affaire ; mais non sur son activité industrielle : rien de plus considérable, par exemple, que les raffineries de pétrole de la région rouennaise, et rien cependant de plus indifférent à la cite.

Mais pour certaines entreprises il est impossible de séparer l'organisation commerciale de l'importance industrielle ; ce sont, en général, celles — de plus en plus rares aujourd'hui — qui comportent des difficultés spéciales de fabrication et revêtent par la qualité de leurs produits une certaine personnalité — savon de Marseille par exemple et à Rouen les bois. Pour celles-là, le producteur sera en même temps négociant ; dès lors, bien entendu, les qualités nécessaires à leur développement seront celles exigées par le rôle commercial et parmi elles, l'organisation boursière et bancaire.

Ainsi la condition essentielle de la création du rôle industriel du port de Rouen, fut la Seine : elle seule constitue l'explication nécessaire et en même temps presque suffisante de son ampleur. Sans doute, la formule est exacte pour toutes les formes de l'activité du port de Rouen, mais il semble que le fleuve a servi au développement de la fonction industrielle beaucoup plus encore qu'à celui de la fonction commerciale.

(9) Si le recrutement de la main-d'œuvre des Chantiers de la Seine Maritime au Trait a constitué un problème délicat, ce n'est pas tant du fait de l'éloignement du Havre ou de Rouen que du nombre des ouvriers spécialistes nécessaires.

Les réflexions ci-dessus ne valent évidemment que pour les entreprises importantes pouvant édifier des cités ouvrières.

CHAPITRE II

Les principales industries du Port de Rouen

SECTION I

Les industries chimiques

Les industries chimiques sont, d'assez loin, les plus importantes de toutes celles qui constituent l'activité industrielle du port ; par leur nature, leur origine, leur développement, leur organisation et leur avenir, elles constituent une illustration saisissante de ce que peut être le rôle industriel d'un grand port de commerce. Mais leur diversité est telle que nous ne saurions traiter simultanément des différents aspects qu'elles revêtent à Rouen ; nous devons examiner, tour à tour, la fabrication des produits chimiques et des engrais, le traitement des hydrocarbures et enfin, la production du papier (1). La première a de profondes racines dans le passé industriel de Rouen, le second ne remonte pas au delà du début du siècle, la troisième n'existait pas avant la guerre et même il y a quelques années ; mais nées d'aujourd'hui ou d'hier, toutes n'ont connu que depuis peu leur puissance actuelle et l'on peut dire que, dans la majorité des cas, il s'agit d'industries récentes (2).

(1) On réserve aux premières le nom d'industries chimiques proprement dites, groupant les deux autres sous le terme d'industrie para-chimiques.

(2) *Infra*, chapitre III, section I.

A. — PRODUITS CHIMIQUES (3)

Il n'est pas niable que c'est à la préexistence de son industrie textile que Rouen a dû la naissance de son industrie chimique. Les textiles exigent, en effet, pour leurs différentes préparations (blanchiment, apprêt, teintures, impression des étoffes, etc...) un gros tonnage de produits chimiques qu'il était tout naturel de préparer sur place.

De fait, l'industrie chimique sera bientôt deux fois centenaire : c'est en 1767 que Holker introduit en France la production de l'acide sulfurique réservée jusque-là à l'Angleterre (4). Près d'un demi-siècle plus tard, en 1810, on comptait une douzaine de fabriques d'acide sulfurique (5). Rouen en détenait alors, presque exclusivement, la production, en approvisionnait la France entière et en fournissait même à l'étranger. De la production de l'acide sulfurique, on en vint à celle des acides azotiques et chlorhydriques (6) et ces trois corps permirent alors la fabrication d'une infinie variété de produits (7).

Les acides servaient en même temps à la préparation des différents engrais — phosphatés, potassiques ou azotés — et ces derniers qui, autrefois, venaient bien après les produits

(3) Voir sur cette question les ouvrages de M. Abel CAILLE, le directeur de l'Institut Chimique de Rouen qui fut justement créé pour répondre à cette croissance de l'industrie rouennaise.

(4) Il s'établit à Rouen, rue des Brouettes, au faubourg Saint-Sever.

(5) Charles PIERRE, *Chronique du Journal de Rouen* du 25 déc. 1932.

(6) C'est à la découverte d'un chimiste rouennais, DESCROIZILLES, que l'on doit l'utilisation de l'acide sulfurique pour la production de l'acide chlorhydrique, comme il servait déjà à celle de l'acide nitrique depuis l'invention du chimiste FORESTIER.

(7) En particulier de sels utilisés pour le blanchiment, l'apprêt, la teinture et l'imprimerie du tissu : alun, sulfates de fer, de zinc, de cuivre, de soude ; azotates de zinc, de cuivre, de bismuth, chlorures, etc.,.

destinés à l'industrie, ont vu croître peu à peu leur importance; ils absorbent aujourd'hui — et parfois même monopolisent — l'activité de la plupart des usines de produits chimiques de Rouen.

Avant de définir les caractères actuels de la production régionale, il est indispensable de consacrer quelques lignes à la création des premières entreprises : c'est en 1808 que s'édifièrent à Petit-Quevilly les Etablissements Malétra qui occupent la première place dans l'histoire de l'industrie chimique rouennaise. En 1883, leur production d'acide sulfurique atteignait le chiffre, considérable pour l'époque, de 100 tonnes par jour. Un lent développement avait marqué leur progression dans le cours du siècle dernier et il fallut attendre la période immédiate de l'avant-guerre pour assister à une véritable floraison de sociétés nouvelles : la Société Rouennaise d'Engrais et Produits Chimiques et Brunschwig en 1911 ; Saint-Gobain, la Compagnie Bordelaise et les Etablissements Linet en 1913 ; pendant la guerre, en 1916, la poudrerie d'Oissel devenue depuis lors l'usine de matières colorantes des Etablissements Kuhlmann (8) ; enfin en 1931 la Société « Potasses et Engrais Chimiques » à Grand-Couronne.

Quelle est à l'heure actuelle, la situation exacte de l'industrie des produits chimiques et comment est-elle intimement liée au port ?

(8) Ces usines, dénommées « la grosse industrie chimique », ont amené la création d'établissements secondaires : fabrication d'aluns, de sulfates d'alumine à Lescure ; des acides lactiques, des stéarates à la Société Normande de Produits chimiques à Petit-Quevilly ; Malétra fabrique à Croisset et à Dieppedalle les acides pyroligneux, le méthylène, les goudrons. On produit également le sulfure de carbone — Ets Hérubel —, les cristaux, lessives, eau de Javel, les savons, etc.

La production est aujourd'hui répartie de la façon suivante entre les principales usines :

C^{ie} Bordelaise : Acide sulfurique, sulfate de cuivre, superphosphates.

Linet : Acide sulfurique, superphosphates.

Saint-Gobain : Acide sulfurique, superphosphates et engrais azotés comprenant sulfate et phosphate d'ammoniaque et nitrate de chaux.

Société Normande de Produits Chimiques : Acides lactiques et oxaliques.

Société des Potasses et Engrais Chimiques : Superphosphates, engrais azotés et composés.

Bozel-Malétra : Acide sulfurique, superphosphates et à peu près toute la gamme de produits chimiques usuels : acides chlorhydrique, nitrique et acétique, chlorure de chaux, cristaux de soude, eau de Javel, bisulfite et hyposulfites, lessives, sulfates, etc.

L'évaluation des quantités produites ne peut faire l'objet que d'indications approximatives.

En dépit de l'énorme réduction résultant de la crise, les usines de la région rouennaise produisaient encore en 1933 :

EN SUPERPHOSPHATES :	Malétra	25.000 tonnes
	Saint-Gobain ...	60.000 tonnes
	Linet	25.000 tonnes
	Bordelaise	40.000 tonnes
	Kuhlmann	20.000 tonnes

au total 170.000 tonnes, soit un peu plus de 13 % de la production totale française, 1.300.000 tonnes.

EN ACIDE SULFURIQUE : Malétra	40.000 tonnes
Saint-Gobain ...	35.000 tonnes
Linet	15.000 tonnes
Bordelaise	25.000 tonnes
Kuhlmann	30.000 tonnes,
Potasses et En-	
grais chimiques	30.000 tonnes

au total 175.000 tonnes soit plus de 15 % de la production française, 1.200.000 tonnes.

Il suffirait pour se faire une idée de la production en période normale de doubler les chiffres actuels (9).

Les indications qui précèdent permettent de se rendre compte de l'importance prépondérante prise dans l'industrie chimique rouennaise par les engrais phosphatés. C'est qu'en effet, les gisements d'Afrique ont mis la France en tête des producteurs du monde entier ; elle fournit à elle seule plus de 50 % du tonnage mondial (10). Rouen étant le grand port français des relations de la Métropole avec l'Afrique du Nord, il était tout naturel qu'une large part des phosphates marocains et tunisiens viennent y débarquer et y soient transformés (11).

On ne saurait enfin passer sous silence le récent effort réalisé en faveur des potasses d'Alsace. La réintégration de cette dernière province dans le territoire français nous permet de pro-

(9) La France entière, qui produisait 2.430.000 tonnes de superphosphates en 1929, n'en a produit que 1.204.728 tonnes du 1^{er} juillet 1933 au 30 juin 1934.

(10) En 1930, 5.312.000 tonnes France et colonies dont 2.662.100 en Tunisie, 1.779.000 au Maroc, 826.700 en Algérie et 44.200 dans la métropole. Le principe des superphosphates est le suivant : les phosphates naturels ne peuvent être absorbés par les acides, il faut les rendre solubles en les traitant par l'acide sulfurique, la proportion de ce dernier corps étant d'environ 1/10.

(11) La presque totalité des phosphates débarqués à Rouen sont traités dans les usines de la région,

duire près du quart du tonnage mondial — exactement 546.000 tonnes sur 2.300.000 tonnes en 1930. — S'inspirant de cette idée déjà exprimée (12) que Rouen est le débouché maritime naturel de l'Europe Centrale et par conséquent de l'Alsace, la Société des Mines de Kali Sainte-Thérèse créait le 17 décembre 1929, la Société des Potasses et Engrais Chimiques d'un capital de 40.000.000 (13). La nouvelle Société a installé dans son usine de Grand-Couronne un atelier pour la production de l'acide sulfurique par grillage des pyrites ; un atelier de fabrication de sulfate de potasse ; un atelier de condensation de l'acide chlorhydrique ; un atelier de fabrication de phosphate bicalcique et un atelier de fabrication d'engrais composés. Le tout est prévu pour une production de 36.000 tonnes de sulfate de potasse et de 30.000 tonnes de phosphate bicalcique (14).

Rouen ne borne pas aux seules industries dont nous avons parlé, son activité chimique (15) ; nous n'avons retenu ici que celles dépendant étroitement du port et qui, d'ailleurs, constituent l'immense majorité. Ces dernières groupent un chiffre de capitaux investis que l'on peut évaluer à plus de 150 millions pour les 5 grandes usines Malétra, Linet, Saint-Gobain, La Bordelaise et Kuhlmann tandis que la nouvelle société des potasses nécessitait pour sa construction plus de 100 millions.

Le chiffre de la main-d'œuvre utilisée s'élevait à près de 1.500

(12) *Supra.*

(13) *Rouen Maritime*, n° 30, p. 7.

(14) A la même hauteur, mais sur la rive, la Société commerciale des Potasses d'Alsace a installé des appointements lui permettant de recevoir et de stocker 20.000 tonnes de potasse.

(15) Il y existe en outre des usines de parfumerie — Sico —, des distilleries, des sucreries, des fabriques de soie artificielle. Enfin, une très grande usine, celle de la C^{ie} Nationale des matières colorantes, à Oissel, ne saurait être considérée comme indépendante du port puisqu'elle bénéficie de la présence du port fluvial.

en 1929, il n'a que peu baissé au total depuis lors, la Société des potasses ouvrant en 1930 avec 313 ouvriers et venant ainsi compenser en partie la diminution des autres firmes.

C'est le port qui a fait du centre rouennais le 3^e de France pour les industries chimiques proprement dites — immédiatement après Paris et Marseille — ; c'est lui qui permet la réception, aux meilleures conditions pécuniaires, des phosphates, pyrites, minerais et combustibles consommés par les différentes usines (16) et c'est lui, enfin, qui leur offre par la voie fluviale le meilleur des débouchés.

Ces éléments d'activité agissent de la même façon pour les industries parachimiques et de fait, quand nous aurons traité des raffineries de pétrole et des papeteries, l'ensemble apparaîtra comme la plus puissante agglomération industrielle chimique du pays.

B. — HYDROCARBURES

Si le port de Rouen a pu, jusqu'à présent, dans les différents aspects que nous en avons présentés, apparaître comme occupant sur le plan national une place de premier ordre, la nouvelle forme de son activité qu'il nous est donné maintenant d'examiner, est une de celles qui lui confèrent du point de vue européen et même mondial, un classement exceptionnel.

Le port de Rouen est en effet, pour l'importance du trafic pétrolier, le 3^e d'Europe (1), et le chiffre de ses importations s'est accru dans de telles proportions qu'il oscille aujourd'hui entre 1.000.000 et 1.500.000 tonnes. En 1932, sur un total

(16) Nous fixerons ultérieurement — *infra*, chapitre IV, section I — les quantités exactes afférentes à la fonction industrielle du port.

(1) Après Londres et Anvers.

d'importation pour toute la France de 4.488.575 ; 1.548.418 tonnes passèrent par Rouen, soit plus de 30 % (2).

Mais ces énormes tonnages ne sont à première vue imputables qu'à la fonction commerciale et de fait, le rôle du port de Rouen dans l'approvisionnement de la France en dérivés du pétrole est considérable. De plus, si les opérations de réception et d'expédition du pétrole exigent des installations particulières, ces dernières ne sont nullement liées à l'organisation générale du port ; certains points d'exportation, en particulier, où le pétrole ne fait que transiter, atteignent à des tonnages considérables sans présenter une importance portuaire spéciale (3). Si Rouen est devenu un centre pétrolier considérable, ce n'est donc pas simplement par le chiffre de ses réceptions, mais surtout parce qu'une fonction industrielle s'est superposée au rôle régional.

Un rappel sommaire de la législation douanière du pétrole fera immédiatement comprendre quelle a été, à cet égard, l'évolution du port de Rouen. C'est la loi du 30 décembre 1873 qui institua la première protection en faveur de l'industrie du raffinage (4) — les essences et pétroles contenus dans l'huile brute importée bénéficiaient d'une différence de droits de 7 francs par 100 kilogs. A cette époque, tout naturellement, les raffineries commencèrent à s'édifier : telle celle de la maison Deutsch (la Luciline) sur l'avenue du Mont-Riboudet, en attendant d'émigrer rive gauche à proximité du bassin aux pétroles nouvellement construit, et où vinrent bientôt s'installer

(2) En 1913 les importations totales de la France étaient de 686.600 tonnes et celles de Rouen de 222.267 tonnes. En 1917, 47 % des hydrocarbures reçus en France passèrent par Rouen.

(3) Tel Tampico, au Mexique, qui exporte annuellement à peu près 12.000.000 de tonnes de pétrole brut.

(4) *Le Guide du Pétrole*, 1932, Lesourd, Paris, p. 224.

les usines Bedford et Fenaille. C'est environ 80 % des produits pétrolifères qui étaient alors importés à l'état brut, mais une loi du 31 mars 1903 établit une surtaxe de production qui constituait une véritable défaveur pour l'industrie et devait inévitablement conduire à l'importation des produits raffinés. Rouen qui détient toujours la première place dans l'importation du pétrole et de ses dérivés adopta la nouvelle orientation imposée par la situation douanière et les produits bruts, qui étaient à peu près les seuls reçus à Rouen, le cédèrent insensiblement aux essences.

En 1913, les huiles lourdes représentaient encore 64.952 tonnes sur les 248.756 importées par le port de Rouen, mais en 1915 elles disparaissaient complètement. Une loi du 5 août 1919 tenta bien de faire renaître l'industrie française du raffinage, mais ses effets ne se firent pas immédiatement sentir et l'on peut considérer comme pratiquement négligeables, les quantités de pétrole brut qui furent importées jusqu'en 1928.

C'est ainsi qu'intervint la loi du 16 mars 1928, suscitant la création des raffineries qui, depuis cette date, se sont édifiées un peu partout sur les frontières maritimes de la France. La protection qui résulte de la loi nouvelle se mesure par la différence des droits applicables aux produits raffinés importés directement ou sortant des usines françaises. Elle était — en vertu des articles 1 et 7 de la loi — la suivante :

	IMPORTATION DIRECTE		PRODUCTION DES USINES FRANÇAISES	
	tarifs		tarifs	
	général	minimum	général	minimum
Huiles minérales raffinées et essences (par hectolitre)	26,40	8,80	21,30	7,10
Huiles lourdes et résidus de pétrole (100 kilos nets)	46,20	15,40	26,40	8,80
Huiles minérales lourdes épurées (100 kilos nets)	103,50	34,50	56,80	19 »
Paraffine (100 kgs nets).	123 »	41 »	103,50	34,50

On comprend aisément, dans ces conditions, que la proportion du pétrole brut importé se soit accrue brusquement dès 1929, tandis que l'importation des essences rétrogradait, sinon en valeur absolue, du moins en valeur relative. Voici, à cet égard le tableau des réceptions à Rouen depuis cette époque :

(En milliers de tonnes)

ANNÉE	ESSENCES	PÉTROLE BRUT	TOTAL DES
			PROD. PÉTROLIF.
1929	712.583	113.289	1.106.682
1930	850.991	211.139	1.310.847
1931	770.040	182.466	1.268.516
1932	819.867	379.264	1.548.418
1933	558.419	676.399	1.564.121 (5)

Le même tableau est, pour toute la France, le suivant :

1930	1.873.296	451.902	3.524.976
1931	2.136.176	518.559	4.022.118
1932	2.750.000	1.034.820	4.888.000
1933	2.377.592	2.739.300	5.865.175

(5) Ces chiffres ont quelque peu rétrogradé n'étant plus que de 1.117.637 en 1934, 1.010.726 en 1936, 1.128.198 en 1937.

Les explications qui précèdent conduisent à étudier séparément les usines existant à Rouen avant la loi du 16 mars 1928, et celles édifiées en considération de cette dernière loi.

Les produits reçus dans les établissements situés au sud du bassin aux pétroles sont uniquement des produits raffinés ; la fonction industrielle n'en est pas pour cela complètement éliminée, et de nombreuses usines procèdent à la distillation, à la rectification ou au conditionnement des produits reçus, de même qu'à la fabrication des huiles ; ce sont avec en regard, la nature du traitement (6) :

(6) 15 sociétés se bornent à l'entrepôt.

Les noms précédés d'une astérique sont ceux des usines situées sur la rive sud du **bassin aux pétroles** et utilisant les appointements de celui-ci ; elles constituent, on le voit, l'immense majorité. De fait, le bassin aux pétroles qui est, avec ses 20 hectares, le plus grand des bassins français réservés aux hydrocarbures, a reçu, en 1931, 928.687 tonnes sur les 1.268.516 importées par Rouen. Il doit ce rendement exceptionnel à la perfection de ses installations et à son heureuse disposition. Il comporte sur sa rive sud 8 appointements destinés aux plus grands navires et un 9^e réservé aux petits caboteurs, tandis que sa rive nord est utilisée par les chalands en attente.

De nouveaux ouvrages ont été constitués par des passerelles en béton armé supportant des canalisations ; ces passerelles étant détachées de la rive comportent un front d'accostage continu avec des points d'appui différents pour les tank-steamers et les chalands. De place en place, des passerelles transversales relient la passerelle longitudinale aux terre-pleins.

Une série de 19 caniveaux — dont certains comprennent jusqu'à 12 canalisations — traversent les terre-pleins, passent sous les voies ferrées et la chaussée et relient les différents appointements aux 15 usines s'alimentant par le bassin ; il existe en outre des caniveaux avec canalisation longitudinale joignant les appointements par groupes de trois, ce qui donne aux usines importatrices la quasi-certitude de disposer d'un poste desservant leur entrepôt.

Des dispositifs spéciaux ont été prévus contre l'incendie : un barrage se manœuvrant électriquement permet d'isoler instantanément le bassin aux pétroles ; d'autre part, les importateurs peuvent disposer d'autos-pompes hydro-chimiques et d'un remorqueur-pompe des plus puissants.

* La Vacuum Oil à Rouen : fabrication des huiles de graissage.

* La Compagnie Industrielle des Pétroles à Rouen : distillation et raffinage.

* L'Economique à Rouen : distillation, raffinage et conditionnement.

* Les Pétroles Jupiter à Rouen : distillation, raffinage et conditionnement.

* La Société Lille, Bonnières et Colombes à Rouen : distillation, raffinage et conditionnement.

La Texas Cy. à Grand-Quevilly : fabrication des lubrifiants.

La Société de la Mailleraye au Trait : fabrication d'huiles.

Il ne faut pas se dissimuler que la plupart de ces usines abandonneront peu à peu au profit des installations de Couronne et de Port-Jérôme les opérations de raffinage auxquelles elles se livrent encore ; elles ne garderont pour elles que le conditionnement des produits et la fabrication d'huiles spéciales.

Les usines qui se sont édifiées en application de la loi du 16 mars 1928 et dont il nous faut maintenant parler sont au nombre de trois : La Société des Pétroles Jupiter à Couronne, La Standard Franco-Américaine de Raffinage et La Vacuum Oil Cy., toutes deux à Port-Jérôme : la première société est la filiale du puissant groupe Anglo-Hollandais Royal Dutch Shell (7) ; elle avait, en 1929, absorbé la Société Maritime des

(7) Il existe dans le monde entier quatre grands truts pétrolifères :

1° La Standard Oil de New-Jersey (américain) ;

2° La Royal Dutch Shell (anglo-hollandais) ;

3° L'Anglo Persian Oil (anglais) ;

4° L'Irak Petroleum Cy., qui appartient par parts égales aux trois sociétés ci-dessus et à la C^{ie} française des Pétroles, cette dernière contrôlée par l'Etat français à concurrence de 35 %.

Pétroles qui, dès 1927, commençait la construction d'une usine à Petit-Couronne pour la fabrication des huiles et des asphaltes ; des agrandissements furent prévus après la loi de 1928, et en mars 1929, la première raffinerie de Petit-Couronne entra en fonctionnement ; elle disposait d'un appontement sur le bord de la Seine et sa capacité de traitement était de 250.000 tonnes par an. Dans le courant de l'année 1931, la société décida la construction d'une nouvelle raffinerie pour l'utilisation des pétroles bruts importés des Indes Néerlandaises et du Venezuela. En même temps, on procédait au creusement d'un bassin de 6 hectares qui fut mis en service en 1932 et peut faire face à un trafic de 1.000.000 de tonnes de produits pétrolifères, reçus ou expédiés, par an (8). La seconde raffinerie fut inaugurée le 5 janvier 1933 et jointe à la première, elle peut fournir annuellement 700.000 tonnes de produits distillés (9).

Il s'agit là, à n'en pas douter, par les installations, la gamme des produits et l'organisation générale, de la raffinerie la plus moderne d'Europe.

Si les différentes installations de Couronne constituent la

(8) Ce bassin comporte deux postes de chacun 160 mètres pouvant recevoir un tank steamer ou deux chalands, des postes et un hangar pour les chalands en attente. Comme au bassin aux pétroles de Rouen, des dispositifs perfectionnés ont été prévus pour combattre l'incendie.

(9) La société des Pétroles Jupiter a été autorisée le 1^{er} avril 1931 à produire annuellement :

263.000 tonnes d'essence,
37.300 tonnes de pétrole,
45.000 tonnes d'huiles lourdes,
77.300 tonnes de gas oil,

soit au total..... 422.000 tonnes.

La société prévoit actuellement de nouveaux agrandissements à Couronne.

plus marquante des réalisations modernes du port de Rouen, celles de Port-Jérôme qui, avant peu, constitueront l'un des plus grands centre pétroliers du monde, peuvent, à juste titre, revendiquer la seconde place. C'est un avant-projet du 25 juillet 1929 — les formalités avaient été remplies rapidement puisque c'est le 19 juillet que M. Bedford demandait à la Chambre de Commerce de Rouen de provoquer la déclaration d'utilité publique — qui fixa à 8.000.000 de francs la dépense d'achat des terrains nécessaires à la création d'un port au sud de Lillebonne (pour 120 hectares) ; le 12 mars 1930, le ministre autorisait l'achat d'une nouvelle portion de 130 hectares portant la dépense totale à 16.500.000 francs, pour permettre, dans l'avenir, l'extension au trafic général de la darse destinée aux pétroles (10).

Aussitôt, la Bedford Petroleum Cy, constitua la société Franco-Américaine de Raffinage au capital de 50.000.000 de francs qui, par décret du 1^{er} avril 1931, obtenait l'autorisation d'importer des pétroles bruts en vue de la fabrication de

359.000 tonnes d'essence,
38.000 tonnes de pétrole raffiné,
139.000 tonnes d'huiles lourdes de graissage,
45.400 tonnes de gas oil,

le tout à répartir entre les sociétés constitutives du nouveau groupement : la Bedford, l'Economique, la Compagnie Générale des Pétroles, André fils et la Société de la Mailleraye.

(10) La darse mesure 600 mètres de long et 200 de large, et peut recevoir simultanément 3 pétroliers. Les navires de 8 mètres de tirant d'eau peuvent remonter à Port-Jérôme toute l'année, ceux de 9 mètres, 180 jours par an et ceux de 9 m. 50, 90 jours par an.

Les achats de terrain ont été faits en prévision de la création future de 2 autres darses disposées en éventail par rapport à la première, celles-ci seraient affectées au trafic général.

La capacité de production de l'usine, compte tenu des sous-produits, — Fuel-Oil et surtout asphalte, — doit dépasser 1.000.000 de tonnes. Les installations, qui occupent 185 hectares (11), furent commencées en 1929 ; dès maintenant, elles sont en mesure de traiter le pétrole brut reçu du Venezuela et de la Colombie en attendant celui du Pérou ou des Etats-Unis (12). Les travaux de l'estuaire étant à peine commencés, les plus gros tank-steamers (16 à 17.000 tonnes) sont reçus au Havre et la naphte refoulée au moyen d'un pipe-line de 35 kilomètres.

La seconde usine, celle de la Vacuum Oil Cy, s'étend à côté de la précédente sur 70 hectares et sa capacité annuelle de traitement est de 300.000 tonnes ; elle a été autorisée à produire :

186.300 tonnes d'essence,
28.900 tonnes de pétrole,
51.400 tonnes d'huiles de graissage,
9.700 tonnes de gas oil.

au profit de la Compagnie Industrielle des Pétroles, de la Société Belpétrole, de la Société Générale des huiles Sinco et de la Vacuum Oil Cy.

Quelle est, en définitive, avec les installations nouvelles, la position de Rouen dans l'industrie française du pétrole ? Rouen importait jusqu'alors, avec ses quelque 1.500.000 tonnes, environ 30 % des produits pétrolifères nécessaires à la France ; que deviendra-t-il désormais ?

Les seules usines de Port-Jérôme et de Couronne sont prévues pour fournir, plus de 1.200.000 de tonnes de produits

(11) 700 mètres sur la Seine et 3.700 mètres en profondeur.

(12) On envisage également la possibilité de traiter du pétrole de l'Irak.

pétrolifères contingentés (13) ; or, les raffineries françaises (14) peuvent en produire au total 3.825.750 tonnes ; c'est donc toujours plus de 30 % qui sont réservés à Rouen (15). L'activité de l'industrie locale, à cet égard, ressort tout particulièrement de l'indication du nombre des ouvriers utilisés et du chiffre des capitaux investis. Près de 4.000 ouvriers sont employés dans les anciennes usines rouennaises et il faut y ajouter les 3.500 ouvriers indispensables à la Société Franco-Américaine de Port-Jérôme, les 400 de la Vacuum et les 728 qui travaillent pour la Société Jupiter de Couronne.

Les capitaux atteignent de leur côté des chiffres à peine croyables : il a fallu à la Société Franco-Américaine 400.000.000 pour créer Port-Jérôme ; si nous tenons compte en outre de la

(13) Ce qui correspond à plus de 1.500.000 tonnes de produits bruts importés puisque l'on compte généralement, avec les installations modernes, que 126 tonnes de pétrole brut peuvent produire 100 tonnes de produits distillés, les résidus étant constitués par du coke — 11 tonnes — du brai — 13 tonnes — et de la parafine — 2 tonnes — ; ce sont là d'ailleurs des chiffres très approximatifs. V. *Revue Pétrolifère*, 4 juil. 1931, p. 905.

(14) Les raffineries françaises sont édifiées à Gonfreville et Martigues (C^{ie} Française de Raffinage) ; Port-Jérôme (Standard Franco-Américaine) ; Jupiter (Couronne et Pauillac) ; Courchelette et Lavéra (Société Générale des Huiles de Pétrole) ; Berre (Produits Chimiques et Raffineries de Berre) Port-Jérôme et Frontignan (Vacuum Oil Cy.) ; Dunkerque (Raffinerie des Pétroles du Nord) ; Bec-d'Ambès (Raffinerie des Pétroles de la Gironde) ; Brest (Brest port Pétrolier) ; Saint-Marc et Merkwiller (Société de Pêchebronn) et Donges (Les Consommateurs de Pétrole).

Le trafic est donc réduit aux ports suivants : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Brest, Nantes, Bordeaux et Marseille.

(15) *Revue Pétrolifère*, 23 juillet 1932, p. 920. Dès 1932 les besoins du marché français en 1936 étaient évalués à :

197.000 tonnes de pétrole lampant,
2.630.000 tonnes d'essence,
380.000 tonnes d'huiles de graissage
et 900.000 tonnes de gas oil.

Les prévisions étaient, à peu de chose près, conformes à la réalité.

Vacuum et surtout des raffineries de Couronne, on ne doit pas, au total, être loin du milliard. En ce qui concerne les anciennes installations, il a été calculé (16) que les capitaux investis avant 1930 dans l'industrie pétrolifère française étaient de l'ordre de 2 milliards 1/2 ; Rouen détenant le tiers de cette industrie, il faudrait lui affecter de ce chef environ 800.000.000 de francs.

Il s'agit donc là d'un ensemble extraordinairement puissant et qu'il n'est certainement pas aventureux de placer, sur le plan industriel bien entendu, au premier rang des entreprises rouennaises.

C. — PAPIERS (1)

Si l'industrie papetière rouennaise ne connaît que depuis quelques années une réelle importance, elle n'en avait pas moins, dès avant la guerre, posé ses premiers jalons. C'est en effet vers 1907 que furent créées la Fabrique rouennaise de Cellulose à Grand-Quevilly et les Papeteries Aubry à Croiset (2).

Mais les usines les plus importantes n'ont été mises en service que beaucoup plus tard : les Papeteries Navarre n'ont été fondées qu'après la guerre, tandis que la Société Nouvelle de Papeterie à Grand-Couronne et les Papeteries de la Chapelle (3), à Saint-Etienne-du-Rouvray viennent seulement de terminer leurs installations.

Ces quatre entreprises constituent un groupe se comparant aux centres papetiers les plus importants de France comme de l'Isère, des Charentes, de Paris ou du Nord.

(16) *Rouen Maritime*, n° 42, p. 7.

(1) La plupart des renseignements dont nous faisons état nous ont été communiqués par M. J. ROY.

(2) La seconde seule a subsisté.

(3) Cette dernière a été ouverte en 1931.

Le papier étant, de nos jours, fabriqué avec de la pâte de bois — seuls certains papiers de luxe ou très fins tel le papier à cigarette proviennent du traitement des chiffons —, les centres que nous venons d'énumérer se sont établis à proximité de la matière première, soit qu'il s'agisse directement du bois — centres de l'Isère et des Charentes —, soit qu'il s'agisse des pâtes de bois scandinaves, ou des rondins qui en permettent la fabrication : centres de Rouen, du Nord et de Paris (4).

L'effort accompli dans la région rouennaise a été des plus imposants puisque près de 350.000.000 de francs furent investis dans la nouvelle industrie.

A l'heure actuelle, la production rouennaise atteint, en papier journal, papier kraft, papier d'édition et divers, environ 135.000 tonnes par an, soit à peu près le quart de la production française totale. Ce tonnage correspond à un chiffre d'affaires annuel de plus de 200.000.000 de francs. Cette indication a d'autant plus d'importance, en l'espèce, que contrairement à ce qui intervient pour de nombreux produits et notamment pour les hydrocarbures, les usines de la région rouennaise n'abandonnent pas les opérations de vente à des bureaux parisiens et conservent leur indépendance commerciale.

Il n'est peut-être pas d'industrie où la présence de la région parisienne dans l'interland rouennais ait autant d'importance que pour l'industrie papetière : la consommation du papier journal y est en effet, cela va de soi, particulièrement considérable. Et comme la protection douanière dont bénéficient les papeteries fut spécialement suscitée par le désir de produire en France le papier journal importé jusque-là de

(4) De même que la législation douanière du pétrole a favorisé l'importation du produit brut, de même que celle du papier a favorisé l'importation des matières premières les moins travaillées et c'est ainsi que la pâte de bois le cède peu à peu aux rondins.

l'étranger et surtout de Hambourg, les usines de la région rouennaise se sont tout naturellement trouvées placées dans une situation exceptionnelle (5).

L'industrie papetière présente cet avantage — qu'elle a de commun avec les raffineries de pétrole — de n'avoir pas souffert de la crise. Née, grâce à des mesures protectrices au moment même ou celle-ci commençait à se faire sentir, elle a pris la place de l'importation étrangère (6). Le nombre des ouvriers employés qui était de 913 en 1929 pour la SO. NO. PA.; les Papeteries Navarre et les Papeteries Aubry était passé à 1.021 en 1932 pour les trois mêmes sociétés auxquelles s'ajoutent désormais les Papeteries de la Chapelle avec 360 ouvriers (7). Les perspectives d'avenir du groupe rouennais apparaissent comme remarquables ; il est incontestable, en effet, que par rapport à elle, les papeteries du Nord et surtout celles de Paris, de l'Isère et des Charentes, perdent de leur importance.

La supériorité de la situation se montre ici dans toute sa force au point de vue industriel aussi bien qu'au point de vue portuaire : plus de la moitié des papeteries françaises de l'intérieur reçoivent leurs pâtes de bois par Rouen, mais de plus en plus, l'industrie du port les absorbe pour les transformer au point de leur débarquement. Cette tendance résume les raisons de la prospérité de la fonction industrielle du port et les certitudes de son accroissement et c'est vraisemblablement l'industrie du papier qui la révèle sous son aspect le plus tangible.

(5) La SO. NO. PA. vient de mettre en service la plus importante machine de France, permettant de produire quotidiennement 120 tonnes de papier journal.

(6) Cette dernière n'alimente plus que moins de 20 % de la consommation française.

(7) Elles en comptaient 292 lors de leur création en 1931.

SECTION II

Les industries mécaniques

Comme les industries chimiques, les industries mécaniques n'ont connu à Rouen un réel développement que depuis la guerre. Elles comprennent les usines métallurgiques et les chantiers de constructions navales.

A. — USINES MÉTALLURGIQUES

L'étude de l'industrie métallurgique rouennaise présente un intérêt particulier : née pendant la guerre et à peu près dans les mêmes conditions que l'industrie chimique, elle semble, beaucoup plus que cette dernière, avoir souffert de la crise actuelle ; et sa situation est l'argument favori — le seul peut-être — de tous ceux qui se refusent de croire au caractère durable du rôle industriel du port de Rouen.

La grosse industrie métallurgique rouennaise s'est développée en vertu de causes multiples parmi lesquelles la volonté de l'industrie française de se libérer de la tutelle allemande après Agadir occupe la première place. C'est le 14 mai 1913 que neuf compagnies françaises (1) décidèrent la création de la Société des Hauts-Fourneaux de Rouen (2). L'usine

(1) Les Forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons ; la Société de Commentry, Fourchambault et Decazeville ; la Société de Pont-à-Vendin ; les Aciéries de Micheville ; les Forges de Gueugnon ; Capitain, Gén'y et C^{ie} ; MM. de Wendel et C^{ie} ; les Etablissements Delattre et Frouard.

(2) Au capital de 9 millions, porté depuis à 15 millions.

bénéficie à Grand-Quevilly d'un emplacement idéal de 80 hectares entre la Seine — où elle possède un appontement pour navires — et la grande voie ferrée des chemins de fer de l'Etat. La construction, activement poussée pendant la guerre, permit de mettre à feu le premier haut fourneau le 19 août 1917 ; et, au printemps de la même année, deux batteries de 60 fours à coke avaient été mises en service. Les différentes installations comprennent aujourd'hui trois hauts fourneaux pouvant produire 8.000 tonnes de fonte par mois (3) : 120 fours à coke pouvant produire 18.000 tonnes de coke par mois ; des usines de récupération pour les sous-produits (goudron, benzol, sulfate d'ammoniaque) ; une distillerie de goudron ; enfin une briqueterie et une cimenterie de laitier, cette dernière d'un débit théorique de 2.000 tonnes par mois.

Indépendamment des motifs tenant à la défense nationale qui les avaient fait naître, les Hauts-Fourneaux de Rouen remplissaient exactement les conditions nécessaires à l'établissement et au développement de l'industrie métallurgique : Rouen est, en effet, admirablement placé pour recevoir, d'une part, le charbon d'Angleterre (4), et d'autre part, le minerai de fer, soit qu'il vienne de Suède, d'Espagne ou d'Algérie (5), soit qu'il

(3) Le second haut fourneau fut mis en service en 1918 et le troisième en 1923. Il s'agit de petits hauts fourneaux de 120 tonnes qui présentent sur ceux de 320 tonnes (comme ceux de Caen) l'avantage de pouvoir être mis en route ou éteints sans entraîner des dépenses considérables.

(4) Lorsque des barrières douanières ne viennent pas troubler le cours normal des échanges, le charbon anglais, même grevé des frais de transport par mer, est, à Rouen, d'un prix de revient au moins aussi réduit que peut l'être le charbon français transporté par fer à courte distance.

(5) De ce chef encore, la situation pécuniaire est excellente : le prix du transport (en 1934) est d'environ 20 francs par tonne (le prix de la fonte étant d'environ 280 francs par tonne), mais les minerais marocains ou espagnols sont d'une richesse de 60 % alors que les minerais français ne donnent que 40 %, de sorte que le frêt se trouve largement regagné.

ait été extrait des mines de fer normandes qui lui expédient un minerai particulièrement réputé lui permettant de fabriquer pour l'exportation des fontes semi-phosphoreuses d'affinage et de moulage (6). Caen est du reste redevable à l'importance et à la valeur des mines de fer normandes de la progression de son trafic ; mais s'il constitue l'exutoire naturel de la région minière, Rouen n'en est pas tellement éloigné qu'il ne puisse, en certains cas, le suppléer ; et, de fait, une certaine quantité du minerai utilisé par les Hauts-Fourneaux leur vient de la Basse-Normandie (7).

Enfin, il faut tenir compte de ce fait que leur situation leur crée des débouchés exceptionnels. A l'heure actuelle, les Hauts-Fourneaux de Rouen, après avoir traversé une période extrêmement critique en 1933 (8), ont repris une certaine activité. Leur production de fonte fut, en 1934, de 48.000 tonnes sur les 600.000 tonnes autour desquelles oscille la production française totale.

A côté de la Société des Hauts-Fourneaux, les Aciéries de Grand-Couronne avaient édifié à la fin de la guerre une usine de 60 hectares dotée des derniers perfectionnements pour la fabrication des aciers spéciaux et qui, avant la crise, employait un personnel de 800 ouvriers (9).

S'il ne faut pas imputer au rôle industriel du port les fonderies et les ateliers de constructions si nombreux à Rouen, puisque ni les uns ni les autres ne participent en réalité à la

(6) Le minerai de fer normand est supérieur à celui de l'Est et se trouve, pour cette raison, exporté en grandes quantités vers l'Angleterre (700.000 tonnes en 1929 par le port de Caen).

(7) Environ 15 %.

(8) On envisagea même leur fermeture.

(9) Les Aciéries ont interrompu leur fonctionnement en 1924 et la SO. NO. PA. s'est édifiée à leur emplacement.

(10) Citons parmi les premières : la C^{ie} Française des Métaux, à Déville ;

vie du port (10), il n'en est pas de même pour la Compagnie Générale d'Energie Electrique de Grand-Quevilly dont nous parlons à l'occasion des industries métallurgiques faute de pouvoir lui affecter une section spéciale : industrie purement locale celle-là (11), elle n'en utilise pas moins le port pour ses réceptions de charbon qui, après avoir atteint un chiffre de 78.000 tonnes en 1930, sont maintenant inférieures de peu à 40.000 tonnes.

Si nous mesurons, en revanche, le tonnage dû à l'activité des Hauts-Fourneaux, nous notons que cette société qui occupe aujourd'hui 664 ouvriers — elle en avait 878 en 1929 — a vu ses importations de charbon et de minerai décroître lentement (12). Elles étaient de 146.786 tonnes en 1921
elles ont passé à 306.838 tonnes en 1929
et leur chiffre n'était plus que de 255.083 tonnes en 1930
188.069 tonnes en 1931
et 159.514 tonnes en 1932
mais il remontait à 230.000 tonnes, dont
150.000 tonnes de charbon, en 1934.

Il serait inexact de penser, à la suite de ces constatations, que c'en est fait, à Rouen, de l'industrie métallurgique ; ce qui est seulement vrai, c'est que, de toutes les industries, la plus atteinte par la crise a été l'industrie métallurgique destinée à fournir des moyens de production et non des objets de consommation. Les usines rouennaises ont été, sans doute, durement touchées ; mais ni plus, ni moins, que les autres ; et leur utilité comme la valeur économique de leur situation n'ont pas été ébranlées (13).

l'Affinerie Française, à Lescure et les Fonderies Lorraines, à Saint-Etienne-du-Rouvray (Voir SEMENT, *op. cit.*, p. 175).

(11) *Supra*, p. 168.

(12) *Infra*, p.

(13) *Infra*, p.

B. — CHANTIERS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

Intimement liée à la vie même du port, l'industrie des constructions navales est le reflet exact de sa prospérité et de la situation de l'armement.

Que le nombre des navires visitant le port de Rouen s'accroisse et immédiatement — cela va sans dire — les ateliers de réparations de navires connaîtront une période d'activité ; leur outillage s'améliorera ; par voie de conséquence, ils attireront sur eux l'attention des armateurs et leur situation en tant que constructeurs de navires bénéficiera des mêmes progrès. Parallèlement, de nouveaux chantiers de construction choisiront comme emplacement celui qui peut leur valoir, par la proximité du port, la facilité de réception des matières premières et la possibilité de réparations nombreuses.

Il n'en a pas été autrement à Rouen et c'est de la fin du siècle dernier — lorsque commença la renaissance du port — que date l'essor de la nouvelle industrie.

C'est, en effet, en 1900 que les Ateliers et Chantiers de Saint-Nazaire firent l'acquisition des Chantiers de Normandie créés en 1893 ; leurs installations, situées en plein centre du port industriel, occupent une superficie de 15 hectares dont trois hectares couverts. Destinés primitivement à la construction des petits cargos et des petites unités pour la marine de guerre française, ils entreprirent avant 1914 la mise en chantier de navires de commerce d'un plus fort tonnage. Seule, d'ailleurs, la coque était achevée et lancée à Rouen, les chaudières et le gréement étant posés à Saint-Nazaire (1).

(1) A l'heure actuelle, les machines des navires neufs sont encore posées à Penhoët.

Depuis 1918, de nouvelles et importantes améliorations ont été réalisées et l'on peut y construire désormais des cargos de 13.000 tonnes de port en lourd.

Les Chantiers de Normandie possèdent six cales dont une de 150 mètres, sept titans (2) et un ponton flottant de 5 tonnes ; mais le critérium le plus significatif de leur importance paraît résider dans la puissance de leur atelier de tôlerie capable de produire 40 tonnes par jour. Ils ont construit depuis 1901 47 grands navires d'une jauge brute totale de 225.000 tonnes et 210 petits bâtiments divers.

Les Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et C^{ie}) au Trait, sont beaucoup plus récents ; leur création fut décidée en 1917 et c'est en 1921 que fut lancé le premier cargo. Il ont connu depuis lors une croissance telle que de 1926 à 1929 ils furent en tête des chantiers français pour le tonnage lancé (3).

Les ateliers couvrent avec leurs dépendances une superficie de 25 hectares (4) ; ils comportent huit cales de lancement dont une de 170 mètres et une de 186 mètres et cinq titans (5) ; la capacité de leur atelier de tôlerie est de 40 tonnes par jour. L'ensemble de ces moyens leur permet la construction de navires allant jusqu'à 17.000 tonnes de déplacement.

Conçus à une époque où, à la suite de la guerre, l'industrie des constructions navales connaissait un essor prodigieux, les Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime ont vu grand : ateliers, magasins, cales, agencement général représentent, à

(2) 4 de 4 tonnes, 1 de 3 tonnes et 2 de 2 tonnes 500.

(3) Ils ont construit en particulier 36 grands navires d'une portée en lourd totale de plus de 130.000 tonnes ; 15 unités pour la marine militaire et plus de 30 bâtiments divers de moindre importance.

(4) La cité ouvrière s'étend sur 250 hectares.

(5) 4 de 8 tonnes et 1 de 6 tonnes.

n'en pas douter, le dernier état des perfectionnements ; et, sans doute, resteront-ils comme un des témoignages les plus marquants des tendances industrielles de l'après guerre.

Les deux sociétés dont nous venons de parler occupent dans l'industrie française des constructions navales, une place considérable : employant avant la crise, la première près de 1.200 ouvriers et la seconde près de 1.000 ; disposant de 14 cales de lancement sur les 85 réparties entre les 16 chantiers français (6) ; pouvant assurer un chiffre d'affaires annuel de plus de 100.000.000 de francs, ils représentent environ 1/6^e de la puissance de production de tout le pays (7).

L'industrie des constructions navales n'existe pas sans celle des réparations. Rouen se trouve, en ce qui concerne ces dernières, particulièrement bien placé grâce aux deux firmes précédentes auxquelles vient s'ajouter les maisons Lozay, Varnier et Debeaufreton et grâce au Bassin aux Docks inauguré en 1929 et qui comporte un dock de 14.000 tonnes, un un de 8.000 tonnes, un de 4.200 tonnes, un de 4.000 tonnes et un de 2.500 tonnes (8).

En entreprenant la réparation des navires, les Ateliers de la Seine Maritime et surtout les Chantiers de Normandie ont obéi à deux raisons, l'une temporaire, l'autre permanente : D'une part, en effet, la diminution terriblement inquiétante des constructions neuves (9) les a portés à rechercher de ce

(6) Voir sur toute cette question, *La Construction Navale en France*, Didot, 1933.

(7) On se souvient que la proportion du trafic du port de Rouen, par rapport à celui de la France entière, est à peu près la même (18 %).

(8) Le nombre des navires montés annuellement aux docks est passé de 10 en 1921 à 132 en 1933. Indépendamment des docks, le port comporte un sleep de 2.000 tonnes système Labbat.

(9) *La Construction Navale en France*, op. cit., p. 159. Il n'y avait, au

côté une compensation à la restriction de leur chiffre d'affaires (10) en même temps qu'ils entreprenaient d'autres catégories de travaux (11).

Ils ont, d'autre part, réalisé que construction et réparations de navires sont intimement liées. La construction est sujette à des variations constantes : le lancement d'une unité libère un nombre considérable d'ouvriers qui risqueraient de demeurer inemployés et d'un autre côté les réparations de navires, par le nombre, la variété des opérations, exige une main-d'œuvre et un outillage dont dispose tout naturellement un chantier de construction.

Le problème est particulièrement sérieux par rapport à la main-d'œuvre (12) : la formation des ouvriers de constructions navales est des plus difficiles, riveurs, mateurs, traceurs, ajusteurs de bords, etc..., sont des ouvriers qualifiés auxquels il a fallu de longues années d'apprentissage dans le chantier

1^{er} juillet 1933, que 6 navires marchands sur cale dans toute la France ; la situation s'est d'ailleurs, depuis lors, quelque peu améliorée.

(10) Aux Chantiers de Normandie, sur 15.000.000 de chiffre d'affaires, 8.000.000 ont été dus, l'année dernière, aux réparations. En s'efforçant de développer sans cesse ces dernières, les Chantiers de Normandie signalent à juste titre qu'ils ne pourront poursuivre cet effort dans de bonnes conditions si des constructions neuves ne leur sont pas en même temps confiées.

(11) Principalement des travaux de chaudronnerie que leur facilitent le perfectionnement de leurs ateliers. Le chiffre d'affaires des Chantiers de Normandie fut de ce chef, l'an passé, de 3.000.000 de fr. De même que les Chantiers du Trait, ils ont fabriqué une bonne part des nombreux réservoirs pour produits pétrolifères qu'exigent les nouvelles installations de la région et l'on peut dire que ce nouveau débouché a été le principal élément, le seul peut-être, qui leur a permis de limiter les effets de la crise.

Les ateliers du Trait détiennent de plus pour la France le brevet des toits flottants Wiggings destinés aux réservoirs d'hydrocarbures.

(12) *La Construction Navale en France, op. cit., p. 97.*

lui-même (13). De là, le désir de conserver des ouvriers qu'il serait pratiquement impossible de remplacer rapidement. Cette situation — qui d'ailleurs a été le gros obstacle rencontré par les créateurs du Trait — explique pourquoi, les Chantiers de Normandie et ceux de la Seine Maritime, mettent aujourd'hui tous leurs efforts à retenir leurs ouvriers spécialistes. Ils y sont parvenus en partie puisque la diminution de la main-d'œuvre est loin d'atteindre celle des constructions neuves.

Tandis que la crise faisait disparaître cinq des sept chantiers ouverts après la guerre, le port de Rouen a conservé les siens ; leur importance vient apporter la preuve qu'en cette matière — comme en beaucoup d'autres — il a su mettre son outillage au niveau de son trafic.

Un grand port se doit de posséder des chantiers de constructions et de réparations importants ; Rouen a fait, à cet égard, l'effort qui s'imposait et les difficultés que rencontrent actuellement ces nouvelles industries n'atteignent en rien leur caractère indispensable et l'impérieuse nécessité de les maintenir.

SECTION III

Les industries de conditionnement

Nous avons groupé sous ce titre les opérations qui ne présentent pas un caractère industriel nettement défini et qui doivent être considérées comme la dernière préparation du produit plutôt que comme une transformation véritable : qu'il s'agisse du charbon, et à un degré moindre du bois,

(13) Sur les 16.800 ouvriers utilisés en 1932 dans toute la France, 5.700 seulement étaient de simples manœuvres. Les apprentis étaient 1.100 soit 5,7 % du personnel ouvrier.

c'est avant tout une préoccupation commerciale qui a été celle de l'intermédiaire rouennais.

Il demeure cependant indispensable de les retenir dans la partie de cette étude réservée à la fonction industrielle du port. Les marchandises livrées au consommateur par les négociants rouennais ont été, en effet, soumises chez ce dernier à un traitement et à une présentation particuliers.

A l'avantage commercial dont nous avons déjà parlé (1) on a ainsi joint l'attrait de qualités distinctes, un cachet particulier, un contrôle nécessaire et en quelque sorte une garantie de valeur, enfin une préparation ayant pour résultat l'exacte adaptation aux besoins des acheteurs.

Cette action industrielle mise au service de la fonction commerciale est, on le voit, un des aspects les plus séduisants de l'interdépendance étroite des fonctions économiques.

Contrairement à la plupart de celles qui ont été étudiées jusque-là, les industries qui font l'objet de la présente section ne sont pas nées de la guerre. Toutes trois, et c'est là un élément qui montre combien elles sont distinctes des autres, se sont instaurées dès avant la fin du xix^e siècle et leur développement a suivi celui du port de Rouen lui-même après sa renaissance du siècle dernier.

A. — LE CHARBON

C'est à l'évidence se répéter que de dire quelle est, à Rouen, la place prise par le charbon. Nous avons donné une première idée de cette importance en l'examinant sous l'angle commercial mais elle apparaît encore, et non moins nettement, du point de vue industriel.

Rouen reçoit à peu près toute la gamme des charbons industriels ou destinés aux foyers domestiques ; mais la plupart ne

(1) *Supra*, p. 163.

donnent lieu — indépendamment des négociations commerciales — qu'à des opérations de transit.

L'anhracite, en revanche, a fait naître une industrie particulièrement florissante : celle du concassage.

C'est vers 1890 que commença en France sur une grande échelle l'importation de l'anhracite du pays de Galles : renommé pour sa pureté, sa dureté, sa faible teneur en cendres et en matières volatiles, ce dernier constituait le combustible idéal ; aussi son extraction atteint rapidement plus de 4 millions de tonnes. Au lendemain de la guerre, la consommation de la France se traduisait par le tableau suivant :

	EXTRACTION	IMPORTATION EN FRANCE
1913.....	4.800.000 tonnes	1.137.000 tonnes
1916.....	4.318.000 tonnes	1.300.000 tonnes
1919.....	3.900.000 tonnes	1.235.000 tonnes
1920.....	4.200.000 tonnes	1.100.000 tonnes
1921.....	3.200.000 tonnes	848.000 tonnes

En 1934, 1.197.400 tonnes d'anhracite anglais ont été importées en France. Mais, peu à peu, d'autres catégories se sont introduites sur le marché (Belgique, Amérique, Russie, Tonkin) et le tonnage importé a été pendant cette même année 1934, de 1.506.600 tonnes (2).

Le marché de Paris fut, dès l'origine, le principal débouché de l'anhracite anglais en France et c'est ainsi qu'au moins 50 % du tonnage total entré en France passe par le port de Rouen qui détient en cette matière — et de fort loin — le premier rang (3).

L'anhracite n'est évidemment pas livré à la consommation

(2) D'une façon générale, on peut estimer que l'importation d'anhracite anglais représente environ 50 % de l'importation totale d'anhracite.

(3) Viennent ensuite Bordeaux et Marseille.

tel qu'il est extrait des mines. Il doit, au préalable, être soumis à un traitement mécanique : épierrage (lavage dans certains cas), concassage et criblage. Ces opérations pourraient être faites soit en Angleterre et l'anthracite expédié dans sa forme définitive — c'est ce que l'on appelle les cargaisons classées telles quelles — ; soit au lieu de destination : — Paris dans la plupart des cas — ; soit enfin au port importateur.

Comment, pour Rouen, la répartition s'est-elle effectuée entre ces trois moyens ? La question est d'importance et il est peu d'exemples plus saisissants de cette lutte que doivent soutenir les industries intermédiaires contre les producteurs et les consommateurs désireux, l'un et l'autre, de les éliminer.

En ce qui concerne la concurrence du producteur, la proportion des cargaisons classées qui s'est développée depuis plusieurs années ne dépasse pas aujourd'hui 30 % (4) et semble avoir atteint un plafond. Il en serait autrement si le fait de procéder au criblage et au concassage à Rouen était une cause de complication ou d'augmentation des frais. Or, du fait de l'agencement des usines rouennaises (5), ces opérations se font avec le minimum de déplacement et dans des conditions de

(4) Nous ne saurions prétendre, dans nos indications statistiques, à une rigoureuse exactitude. La concurrence des importateurs entre eux, l'impossibilité du contrôle, la diversité des utilisations d'une même catégorie de charbon suivant les usages de telle ou telle maison ne permettent pas de déterminer exactement la proportion entre le charbon employé dans l'industrie et celui destiné au foyer domestique, ni de donner la répartition rigoureuse entre les trois catégories de charbon concassé et criblé : a) au port exportateur, b) à Rouen et c) à sa destination. Les syndicats intéressés sollicités d'établir à cet égard, lors de la mise en œuvre du contingentement, des statistiques précises, s'étaient heurtés à la même impossibilité.

(5) *Infra*, p. 212.

rapidité et d'économie au moins égales, en principe, à celles qui pourraient se trouver réalisées sur le carreau même de la mine ; comme, d'autre part, le déchet est peu important, la marchandise n'est pas grevée, du fait de la manutention à Rouen, d'un accroissement des frais de transport — le taux de frêt est d'ailleurs minime —. Ainsi, aucune raison d'économie ne vient contrebalancer les avantages considérables offerts par les usines rouennaises (6).

La concurrence du consommateur semble, en l'espèce, encore moins dangereuse. Seul, en effet, pourra se permettre d'établir au lieu même de destination les usines nécessaires, celui qui sera assuré d'une consommation importante ; en fait, quelques rares entreprises disposant d'un nombre considérable de maisons de vente dans Paris, agissent ainsi. Elles sont restées l'exception (7) et, contrairement à une opinion trop souvent admise, le port de répartition pour le charbon n'est pas Paris, mais Rouen.

Ceci posé, il convient d'étudier la disposition, le fonctionnement et l'importance des usines rouennaises : celles-ci bénéficient pour la plupart — nous le savions déjà — de l'emplacement exceptionnel que constitue la presqu'île Rollet (8) ; les

(6) *Supra*, p. 163.

On pourrait ajouter que certains calibrages supportent mal la double manutention (prise à bord et mise sur camion, wagon ou chaland et même, si l'on veut constituer des stocks, mise à quai intermédiaire) auxquels ils sont soumis lorsqu'ils arrivent à Rouen par cargaisons classées. L'inconvénient disparaît évidemment quand le concassage a lieu à Rouen juste avant l'expédition.

(7) Les maisons Bernot et Breton sont les principales.

(8) Les principales appartiennent aux Sociétés suivantes : Delmas, Vieljeux, Graigola ; Lemoine Fils (gérée par la précédente) ; A. et R. Lemoine ; Powell, Duffryn ; Chatel et Dollfuss ; Cleaves, Jacqueline et Depeaux, Trois

chantiers reçoivent le gros anthracite en bordure de la Seine, les charbons sont alors amenés par wagonnets ou transporteurs aux concasseurs, passent sur des cribles, sont épierrés et : soit stockés, soit — dans la majorité des cas — chargés directement sur les wagons et péniches stationnés de l'autre côté de la presqu'île, le long du Bassin aux Bois.

On considère que chacune des principales installations rouennaises traite en moyenne tous les ans environ 50.000 tonnes de sorte que le chiffre total du tonnage concassé et criblé pourrait être évalué à 6 ou 700.000 tonnes (9).

A côté de cette première industrie on ne doit pas manquer de signaler la fabrication des briquettes et agglomérés et celle des boulets.

Les uns et les autres sont obtenus par compression, dans des presses spéciales, d'un mélange intime de fines et de brai broyé dans les proportions d'environ 92 % et 8 %, le mélange étant préalablement rendu pâteux par insufflation de vapeur et malaxage (10).

maisons importantes ne se sont pas établies presqu'île Rollet : ce sont la Société Normande d'Anthracite, les Fils Charvet et Williams.

(9) Voici le tableau des divers classements après concassage et leurs principaux usages :

DÉSIGNATION	CALIBRAGE	EMPLOIS
Gros	au-dessus de 100 $\frac{m}{m}$	Brasserie, horticulture.
Gilletins ...	55/100 $\frac{m}{m}$	Chauffage central, serres.
Noix	25/55 $\frac{m}{m}$	Salamandres, foyers domestiques.
Grains	15/25 - 12 /25 - 10/15 - 5/12 - 5/10 $\frac{m}{m}$	Moteurs à gaz pauvre, chauffages industriels.
Fines	0/5 - 0/10 $\frac{m}{m}$	Fabrication des briquettes, des ciments, chauffage des chaudières, métallurgie.

(10) La caractéristique des agglomérés et, partant, la nature des fines

Les fines utilisées sont ou bien des fines demi-grasses ou bien des fines maigres ou d'anthracite ; reçues telles quelles ou provenant du concassage et du criblage rouennais elles étaient, autrefois, importées en totalité ; mais depuis l'institution du contingentement, un tonnage appréciable de fines venant des mines françaises est employé.

On compte à Rouen 4 usines pour la fabrication des boulets (11) et 4 pour la fabrication des briquettes et agglomérés (12). Leur capacité de production annuelle est de 110.000 à 120.000 tonnes pour les premières et de 120 à 130.000 tonnes pour les secondes. Cette production suffit à peine d'ailleurs aux besoins régionaux et constitue une faible proportion de la production totale française.

Chantiers de concassage et de criblage, usines de boulets et de briquettes n'ont exigé, en dépit du trafic considérable auquel ils donnent lieu, que des frais d'établissement assez peu élevés. La plupart des installations ont été mises sur pied avant la guerre pour des sommes inférieures à 100.000 francs et l'ensemble représente aujourd'hui, très certainement, moins de 10 millions.

C'est, qu'en effet, les opérations industrielles prévues, si elles exigent une expérience difficilement acquise, ne demandent qu'un outillage relativement simplifié et n'ayant subi, depuis le début du siècle, que d'infimes perfectionnements.

De même, le nombre des ouvriers attachés à ces usines, employées pour leur fabrication, varie suivant l'emploi auquel on les destine et — surtout pour les boulets — suivant les régions de vente.

Le brai utilisé est importé presque en totalité d'Angleterre, le reste vient des raffineries de pétrole de la région rouennaise.

(11) Delmas, Vieljeux, Graigola ; Chatel et Dollfuss ; Société Normande d'Anthracite et Les Fils Charvet (ces derniers depuis 2 ans).

(12) Delmas, Vieljeux, Graigola ; Lemoine Fils ; Chatel et Dollfuss et Les Fils Charvet.

indépendamment bien entendu des dockers utilisés pour la manutention, n'atteint pas le millier.

Ces différents caractères tiennent, nous le répétons, à ce à ce qu'il ne s'agit véritablement pas d'une industrie de transformation mais de simples opérations accessoires au commerce du produit. Mais grâce à ces dernières, les anthracites rouennais ont acquis une incontestable renommée et alors que l'hinterland rouennais ne dépasse pas en règle générale 400 ou 500 kilomètres, des grains d'anthracites préparés à Rouen sont vendus jusqu'à Toulon et La Rochelle.

B. — LE BOIS (1)

Au même titre que le charbon, bien qu'à un degré moindre, le bois est un des produits importés pour lesquels le rôle commercial du port de Rouen est considérable.

Et, comme dans le cas précédent, le commerçant rouennais a été peu à peu amené à se livrer à la transformation du produit.

Nous savons (2) qu'en période normale, la quantité de bois débarqués à Rouen et destinés aux importateurs locaux pouvait être évaluée à 55.000 standards, — soit, en 1931, 137.500 tonnes sur 241.597 reçues en totalité. — On estime généralement que, sur ce chiffre, le quart seulement est simplement classé avant la revente.

Le reste est débité en planches, madriers et bastins suivant des mensurations définies appelées classement normand (3). On

(1) V. sur toute la question : GLEISINGER, *Le Bois en Europe*. Paris, Sirey, 1932.

(2) *Supra*, p. 162.

(3) Ce classement normand est particulièrement recherché pour les lames de parquet.

compte, à Rouen, 7 grandes scieries mécaniques (4) supérieurement outillées pour le dédoubleage et le rabotage des bois du Nord arrivés bruts de sciage. Elles ont nécessité pour leur établissement l'immobilisation de capitaux s'élevant, nous l'avons vu, à environ 30 millions et elles occupent aujourd'hui un nombre d'ouvriers resté à peu près stationnaire et évoluant autour du demi-millier.

La production de ces scieries ne se borne pas à l'alimentation des industries locales du bâtiment, mais trouve son écoulement dans toute la France et, là encore, bien au delà de l'hinterland normal du port.

Nous voyons, en effet, du parquet rouennais vendu dans la vallée du Rhône et jusqu'à Marseille, et des expéditions diverses dans l'Est vers Charleville et Besançon et dans le Nord ; mais le client principal reste la région parisienne devançant de fort loin la région de l'Est et la Normandie.

La concurrence des bois de l'Europe Centrale venus par fer et surtout le contingentement ont porté un coup funeste à l'industrie locale du bois. Il faut toutefois reconnaître que, bien avant la crise, l'importation des bois par cargaisons classées avait réduit sensiblement la proportion absorbée par les chantiers rouennais. Celle-ci, qui n'était plus, à la veille de la crise que de 57 %, avait dépassé 66 % avant la guerre.

Sans nous étendre immédiatement sur les perspectives d'avenir qui peuvent apparaître à la lumière des événements actuels, il est permis d'affirmer qu'après avoir résisté, sur le plan financier, aux épreuves de la crise, les entreprises locales sauront retrouver leur prospérité dès que les entraves apportées à la liberté du commerce international auront disparu.

(4) Société Centrale des Bois ; Fleury ; Loisel ; Le Bourgeois et Fils ; Odier ; Scieries et Chantiers Rouennais.

CHAPITRE III

Les industries du Port devant la crise

D'origine ancienne ou nées récemment, les industries du port ont eu, en face de la crise, des réactions qui traduisent de la façon la plus saisissante leurs caractères distinctifs.

Elles peuvent être, eu égard à l'effet de la crise sur leur vitalité, divisées en trois catégories nettement séparées : les unes ont été gravement atteintes ; d'autres n'ont vu leur activité que faiblement réduite et souvent même par l'influence artificielle des contingentements ; les dernières, enfin, loin d'en avoir souffert, lui doivent — sinon directement du moins par le jeu des mesures douanières qu'elle a suscitées — leur prodigieux développement.

SECTION I

Les industries lourdement atteintes par la crise

Ce sont, les développements précédents ne le dissimulaient pas, les usines métallurgiques, les chantiers de constructions navales et enfin, mais à un degré moindre, les usines de produits chimiques.

A. — USINES MÉTALLURGIQUES

Il serait puéril de nier, en l'espèce, l'étendue du mal. Les Hauts-Fourneaux de Rouen ont dû débaucher une partie impor-

tante de leur personnel (1) ; un seul des trois hauts fourneaux qui furent construits est actuellement en fonctionnement et, en 1933, alors que la production était réduite de plus de 75 %, on dut même envisager leur fermeture.

Cette situation critique ne devait pas se maintenir ; un nouveau groupe financier se substitua aux fondateurs et, soit en raison de ce changement de direction, soit en vertu de l'amélioration de la conjoncture économique, une reprise très nette s'est dessinée depuis lors.

Si la situation est encore sombre, elle est loin cependant de constituer le désastre irrémédiable sous les aspects duquel les détracteurs du port de Rouen voudraient la montrer. Il suffit d'examiner la situation de l'ensemble de l'industrie métallurgique dans la France entière pour constater que la diminution des tonnages y est à peu près ce qu'elle est à Rouen.

La réduction sur la production normale est d'environ 40 % à Rouen ; elle est de 30 à 35 % sur le reste du territoire (2). Les Hauts-Fourneaux de Rouen seraient-ils donc l'entreprise marginale destinée à succomber la première lors d'une crise ?

Certainement pas. Le léger désavantage de l'heure présente provient pour la plus large part des barrières douanières ne leur permettant plus de s'approvisionner aux conditions du marché mondial en minerais et surtout en charbons étrangers et leur interdisant en même temps pratiquement l'exportation des fontes.

(1) L'effectif ouvrier était de 878 en 1929 et de 664 en 1932.

(2) Certains hauts fourneaux du Nord et de l'Etat produisent encore à l'heure actuelle des quantités inférieures de peu à celles des périodes normales. Cette situation s'explique par le fait que les groupes producteurs ont préféré fermer purement et simplement quelques-unes de leurs usines en permettant ainsi aux autres un fonctionnement régulier, que de les maintenir toutes avec un rendement réduit. Il ne faut donc trouver là aucun indice d'une situation plus favorable.

Tirant du port les avantages de leur situation (3), elles n'en bénéficient, cela va de soi, qu'autant que les relations internationales ne se trouvent pas entravées. Leur résistance, dans les circonstances actuelles, n'en apparaît que plus significative encore. Elle démontre nettement qu'ils conservent intacts les éléments d'un succès que diffère seule une crise dont souffre tout particulièrement l'industrie à laquelle ils appartiennent.

B. — CHANTIERS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

Dans toute la France, les chantiers de constructions navales ont été plus atteints par la crise que les Hauts-Fourneaux ; mais il semble que les deux entreprises régionales aient mieux résisté que leurs autres concurrents français et leur situation est, à notre avis, préférable à celle des Hauts-Fourneaux de Rouen.

Ils n'en ont pas moins, cependant, subi depuis quelques années de lourdes pertes et il suffit, pour s'en rendre compte, de constater la diminution considérable du personnel et d'observer que le chiffre d'affaires de nos chantiers, considérablement réduit cependant, n'est encore obtenu que grâce à l'appoint des réparations et des constructions accessoires (4).

Le personnel ouvrier des Chantiers de Normandie est tombé de 1.296 en 1929 à 1.199 en 1932 et à 650 en 1934 ; celui des Chantiers de la Seine Maritime de 1.237 en 1929 à 985 en 1932 et à 820 en 1934.

Deux causes très simples ont été à la source de la situation actuelle des chantiers français :

D'une part, ils se sont trouvé atteints — comme tous les chantiers du monde — par la raréfaction des échanges inter-

(3) *Supra*, p. 200.

(4) *Supra*, p. 206 et note 4.

nationaux (5) ; la marine marchande française soumise pour ses dépenses aux prix intérieurs et, pour ses recettes, aux prix de la concurrence internationale considérablement moins élevés, a été spécialement touchée et le cimetière de bateaux au large de Biessard nous donne une idée de l'importance du tonnage désarmé.

On comprend, dans ces conditions, que les constructions neuves soient tombées à un chiffre dérisoire et que seuls, ou à peu près, les petits bâtiments destinés à la pêche ou au service des ports soient venus alimenter — combien faiblement — l'activité de nos chantiers.

Mais d'autre part, les chantiers français, pour des causes multiples, offrent des prix de vente trop souvent supérieurs à ceux de la concurrence étrangère et particulièrement anglaise de sorte que les commandes des armateurs français eux-mêmes leur échappent (6).

Il semble que l'on soit d'accord pour considérer que cette différence de prix doit être attribuée pour une part minime au prix des matières premières et pour le reste aux charges fiscales — supérieures de 10 à 12 % en France à ce qu'elles sont en Angleterre — et à l'insuffisance de la protection de l'Etat (7). De cette façon, nos chantiers ont reçu de moins en

(5) On sait que les échanges internationaux ont été considérés comme réduits des deux tiers depuis 1929.

(6) Le fait le plus caractéristique, à cet égard, fut la commande, en 1931, par MM. Worms et C^{ie}, propriétaires des Chantiers du Trait, de trois cargos à l'étranger.

(7) Dans un discours prononcé en 1929, *Rouen Maritime*, n° 2, p. 5, M. H. Worms attirait l'attention sur cette cause d'infériorité des chantiers français ; bien que des lois récentes aient amélioré cette situation, les chantiers français sont encore loin de bénéficier, à ce point de vue, des mêmes avantages que leurs concurrents étrangers.

Voici, à titre indicatif, la répartition du prix de revient d'un navire

moins de commandes, ils ont cessé de travailler avec régularité et continuité et, ne pouvant pratiquement organiser le travail de manière réellement économique, le rendement s'est révélé bien inférieur à ce que leurs installations matérielles, leur technique — nullement inférieures celles-là — exigeraient qu'il soit (8).

Si l'on pouvait admettre — ce que nous ne pensons pas (9) — que l'unique remède résidera dans une diminution du nombre des chantiers, les établissements régionaux devraient-ils se trouver parmi les premiers sacrifiés ?

Deux arguments nous permettent de répondre nettement par la négative : en premier lieu, en effet, il est logique de proportionner le nombre et l'importance des chantiers à l'activité maritime de la région desservie et dans cet ordre d'idées, le port de Rouen assurant avec ses annexes plus de 18 % du trafic total des ports français est manifestement loin d'être avantagé avec deux chantiers représentant environ 16 % de la puissance de production des 16 chantiers français.

construit dans un chantier français (*La Construction navale en France, op. cit.*, p. 76) :

Matières : 51,1 %.

Main-d'œuvre : 16,8 %.

Frais généraux : 11,2 %.

Charges économiques (douanières, sociales et fiscales) : 20,9 %.

En répartissant le dernier poste, on obtient :

Matières : 58,5 %.

Main-d'œuvre : 21,8 %.

Frais généraux : 19,7 %.

(8) En effort très sérieux de redressement a été poursuivi dans cet ordre d'idées et grâce aux qualités spéciales de leur construction, les chantiers français — en particulier les Chantiers du Trait pour des pétroliers — ont reçu des commandes d'armateurs étrangers.

(9) Au surplus, nous l'avons indiqué, 5 des 7 chantiers créés depuis la guerre ont disparu.

Enfin la situation de nos deux entreprises est telle, économiquement (10), qu'ils ont — surtout pour les Chantiers du Trait — mieux que les autres résisté à la crise.

Ils le doivent en partie (11), à la proximité du port qui leur a permis d'entreprendre les réparations de navires et a offert — par l'importance de son centre industriel — un nouveau champ d'activité à leurs ateliers de chaudronnerie et de tôlerie.

Il n'y a pas lieu, par ailleurs, de se dissimuler que les Chantiers de Normandie paraissent beaucoup plus que ceux du Trait avoir souffert; ils le doivent incontestablement à leur sujétion par rapport aux Chantiers de Saint-Nazaire lesquels se réservent la plupart du temps le bénéfice des commandes de l'Etat (12) tandis que MM. Worms et C^{ie} — au même titre que les autres chantiers français — voient souvent leurs cales occupées par les navires de guerre et en particulier par les sous-marins dont la construction leur est confiée.

Il est certain au surplus que pour l'un comme pour l'autre, la crise fut beaucoup plus violente en 1933 qu'elle ne l'est aujourd'hui et que le redressement qui tend à ce dessiner depuis lors ne sera pas sans lendemain.

C. — PRODUITS CHIMIQUES

Lorsqu'on parle de la crise qui affecte les usines de produits chimiques, on ne manque jamais d'invoquer l'augmentation

(10) Leur supériorité réside — comme pour les autres industries — dans la facilité de réception des matières premières expédiées : soit de l'étranger, soit de l'intérieur.

(11) *Supra*, p. 206, note 11.

(12) C'est là une illustration saisissante de ce principe que nous avons souvent rappelé et en vertu duquel le rôle industriel et le rôle commercial sont intimement liés. L'inconvénient signalé n'existerait pas si, commercialement et financièrement, les Chantiers de Normandie étaient indépendants.

des droits de douane fermant les marchés étrangers, la crise monétaire, l'envahissement du marché français, le dumping étranger de certains produits et enfin les ventes de réalisation au-dessous des cours.

Une raison beaucoup plus simple suffit, en ce qui concerne la région rouennaise, à expliquer, tout au moins pour la plus large part, la gravité de la situation : les deux consommateurs essentiels des produits des usines locales sont l'agriculture d'abord (13), l'industrie textile ensuite (14) ; l'une et l'autre sont les branches de l'activité nationale les plus touchées, et de beaucoup, par la crise. Comment, dans ces conditions, leurs fournisseurs pourraient-ils ne pas souffrir lourdement eux aussi ?

En fait, et nous l'avons signalé, la production des usines françaises en 1933 représentait à peu près 50 % de la production normale.

De 1929 à 1932 l'effectif du personnel passait : de 324 à 112 à la Compagnie Bordelaise ; de 165 à 97 aux Etablissements Kuhlmann ; de 440 à 350 chez Bozel-Malétra.

Les statistiques générales du port révèlent que l'importation des phosphates qui atteignait 310.954 tonnes en 1930, n'était plus que de 195.483 tonnes en 1933 et que celles des pyrites a été ramenée dans le même temps de 250.227 tonnes à 144.409 tonnes (15).

(13) Bien que la France ne soit guère en avance, quant à l'utilisation des engrais par rapport à la Belgique ou à l'Allemagne, les quantités consommées sont considérables et nous avons noté — *supra*, p. 182 — que les usines rouennaises étaient affectées pour la plupart à la production des engrais.

(14) *Supra*, p. 181.

(15) Les superphosphates paraissent n'avoir subi qu'une baisse moins nette évaluée généralement à 20 ou 30 % du chiffre de 1930.

La part destinée aux usines locales (la grosse majorité) s'est trouvée naturellement réduite dans une proportion analogue et Bozel-Malétra, la Compagnie Bordelaise et Saint-Gobain qui, réunis, recevaient à leurs appointements en 1929, 408.456 tonnes de phosphates, pyrites, sels, charbon, etc..., n'en recevaient plus que 253.032 en 1932 (16).

Une triple considération doit cependant permettre d'envisager la situation avec optimisme :

En premier lieu, l'état actuel, si défavorable qu'il paraisse à côté de celui de 1929-1930, réalise encore une prodigieuse avance sur les chiffres de l'après guerre immédiat : le total de 253.032 tonnes que nous venons d'indiquer pour l'année 1932 n'était que de 148.344 en 1921.

En second lieu, alors que de nombreuses entreprises ont dû interrompre leur fonctionnement, les usines locales se sont maintenues ; les importants groupes dont elles dépendent, ont compris qu'elles possédaient la meilleure situation ; que par conséquent, elles devraient être les dernières dont on pouvait envisager la fermeture et c'est là une considération singulièrement éloquente.

Enfin, une reprise timide mais très nette s'est dessinée depuis 1933.

De tout ceci résulte que si nous avons pu classer les produits chimiques parmi les industries lourdement atteintes par la crise, elles doivent nous apparaître comme nettement plus favorisées que les constructions navales et surtout que les Hauts-Fourneaux.

(16) Pour la compréhension de ces statistiques, il y a lieu de tenir compte de ce fait que le contingentement et autres mesures douanières ont eu pour premier effet de faire suppléer, dans les usines, le charbon anglais apporté par mer, par le charbon français reçu par fer ; le chiffre des réceptions aux appointements, que nous venons d'indiquer, fait donc ressortir une réduction supérieure à la réalité.

SECTION II

**Les industries qui n'ont été que peu atteintes par la crise
ou ne le furent que par le jeu de mesures artificielles**

A. — INDUSTRIE DU BOIS

De toutes les industries qui vont faire l'objet de la présente section, celles du bois sont, de loin, les plus atteintes et leur situation, à cet égard, est au moins comparable à celle des produits chimiques par exemple, qui viennent d'être étudiés.

L'activité des scieries rouennaises s'est trouvée réduite dans des proportions considérables et l'on estime que celles-ci qui, avant la crise, recevaient environ 55.000 standards n'en recevaient plus en 1934 que 12 à 13.000, soit moins du quart. Si l'on considère que, dans la même période, le tonnage total des bois reçus à Rouen passait de 227.701 tonnes en 1929 à 91.897 en 1934, on constate que l'industrie rouennaise a plus souffert que le transit pur et simple.

Si toutefois nous avons tenu à ne point joindre l'industrie locale du bois aux industries fortement atteintes c'est que, incontestablement, la situation actuelle est due, non pas tant à l'influence directe de la crise qu'à celle des mesures de protection adoptées au profit des bois français : contingentements d'une part, droits de douane de l'autre.

Il importe de souligner qu'en ce qui concerne tout au moins le bois, les contingentements n'ont pas eu sur la réduction des importations une importance décisive. Il est à peu près cer-

tain, au contraire, que le résultat serait exactement le même sans eux (1).

Le facteur primordial a été, en l'espèce, le taux véritablement prohibitif des droits de douane frappant l'importation des bois étrangers et en particulier scandinaves ; ces derniers représentent aujourd'hui pour de nombreuses catégories la moitié environ du prix de vente en France (2) et l'on comprend aisément que les bois français soient désormais presque exclusivement utilisés même lorsque leurs qualités ne répondent pas exactement aux besoins.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur l'opportunité de telles mesures douanières (3) ; nous devons nous borner, pour l'instant, à constater l'étendue du mal et à relever, qu'en cette matière, les effets de la crise s'en sont trouvés considérablement aggravés.

Il va de soi que, sans elles, l'industrie du bois — comme toutes celles du bâtiment au surplus — n'aurait pas été épargnée ; elle n'aurait, en tout cas, pas subi une réduction de son activité qui est à l'heure actuelle de l'ordre de 75 % et qui menacerait de compromettre gravement son existence même si nos tarifs douaniers étaient maintenus.

B. — INDUSTRIE CHARBONNIÈRE

Bien que la réduction des importations de charbon ait été pour le port de Rouen pendant la crise, le fait essentiel, l'industrie charbonnière locale n'a été que fort peu touchée.

Elle doit cette résistance inattendue à ce fait qu'elle a pour

(1) Il arrive même fréquemment que le taux du contingentement ne soit pas atteint.

(2) Au début de l'année, par exemple, la planchette d'origine, cotée 681 francs non dédouanée, supportait 576 francs de droits.

(3) *Infra*, p. 243.

objet principal sinon unique, la transformation ou du moins le traitement de charbons destinés aux foyers domestiques qui ont continué à être importés — d'Angleterre généralement — sans réduction notable.

Sans doute, le contingentement a fait passer de 5.357.940 tonnes — chiffre de 1930 —, à 3.093.814 — chiffre de 1934 — le tonnage total des importations de charbon ; mais ce sont les charbons destinés à l'industrie qui ont, en grosse majorité, subi la diminution, la production française, qui comporte 10 % seulement de charbons pour foyers domestiques, n'ayant pu suffire, en tout état, à l'approvisionnement de ces derniers et les obligeant par conséquent à conserver leurs fournisseurs étrangers.

Bien entendu, toutes les fois que le charbon anglais n'était pas indispensable, on l'a remplacé — même à Rouen — (4) par des charbons français (par exemple des fines pour la fabrication des boulets et des briquettes), venus par canaux ou par fer ; mais, dans l'ensemble, l'activité des chantiers rouennais n'apparaît pas comme s'étant sensiblement ralentie.

Un élément statistique nous donne, en l'occurrence, une donnée extrêmement précieuse : onze maisons rouennaises (5) avaient importé en 1929 un chiffre total de 1.049.991 tonnes de charbon (6) ; elles en recevaient encore en 1932

(4) Par le double effet du contingentement et des droits de douane.

(5) Société Normande d'Anthracites ; Primavesi et Wood ; Union des Combustibles ; Powell-Duffryn ; Combustibles Lemoine Fils ; Etablissements Depeaux ; Delmas, Vieljeux, Graigola ; Chatel et Dollfuss ; Quitard et C^{ie} ; A. et R. Lemoine ; Thouvenin.

(6) Il s'agit, par conséquent, de la majorité des maisons rouennaises ; le chiffre indiqué — supérieur au tonnage qui passe annuellement dans les ateliers de concassage et de criblage locaux — comprend nécessairement une certaine quantité de charbons revendus sans avoir subi de transformation.

878.041 tonnes et 774.331 tonnes en 1936. La différence — soit à peu près 15 % — donne une idée relativement exacte de la diminution subie laquelle, on le voit, est assez minime et fort loin, en tous cas, du désastre que l'on imagine trop couramment.

SECTION III

Les industries dont la crise a accompagné ou facilité le développement

Parler d'industries qui, dans un port de commerce, ont vu leur développement nullement entravé et plutôt favorisé par la crise, ne peut apparaître *a priori* que comme paradoxal.

Deux conditions, toutefois, étaient suffisantes en même temps que nécessaires pour réaliser cette situation : ces industries devaient d'une part fournir des produits indispensables et dont la consommation n'avait pu se trouver réduite ; il fallait, d'autre part, qu'elles soient dans l'obligation de faire appel à l'étranger pour leurs matières premières.

C'est exactement le cas des raffineries de pétrole et des papiers dont nous n'aurons, bien entendu, que peu de choses à dire puisque l'histoire de leur développement, précédemment faite (1), a déjà implicitement établi ce qu'elles devaient aux circonstances actuelles.

A. — L'INDUSTRIE DES HYDROCARBURES (2)

Peut-on réellement invoquer, devant la rénovation du raffinage en France, l'influence de la crise ?

(1) *Supra*, pp. 187 et 196. Les deux industries sont tributaires de l'étranger, la première pour la naphte, la seconde pour les pâtes de bois et rondins. Toutes deux, de plus, fournissent une consommation qui n'a cessé de croître.

(2) Il s'agit essentiellement des nouvelles raffineries construites en vertu de la loi de 1928.

On objectera avec quelque vraisemblance que la loi du 16 mars 1928 est antérieure à la crise ; que ce n'est point la première fois que l'industrie française du raffinage est protégée (3) et, qu'en définitive, il faut voir dans l'intervention législative la manifestation du désir très légitime de traiter en France le produit brut sans que la perspective de difficultés économiques ait pu avoir le moindre rôle.

Il nous paraît, au contraire, que les deux phénomènes sont intimement liés ; qu'on le veuille ou non, la création des raffineries a été commandée par deux idées : la première, donner du travail aux ouvriers français qui, déjà, sentaient peser sur eux la menace du chômage (4) ; la seconde, plus générale, concrétisait la volonté du pays de produire lui-même ce qui est nécessaire à sa consommation ou tout au moins, d'y incorporer capitaux et travaux nationaux dans la plus grande proportion possible. Cela non pas tant, bien entendu, dans un but de prestige que dans une juste préoccupation d'intérêt économique et de sécurité.

Pourra-t-on dire, dans ces conditions, que ces conceptions sont indépendantes de la crise ? La première ne l'annonçait-elle ou plutôt ne la prévoyait-elle pas ? Et la seconde n'a-t-elle pas été une des causes les plus sérieuses, bien qu'involontaires, sinon de sa naissance du moins de son ampleur ?

B. — LES PAPETERIES

L'influence de cette protection du travail et des produits nationaux qui se révèle, suivant les cas, comme ayant immédiatement précédé ou suivi l'apparition de la crise, sem-

(3) *Supra*, p. 187. Loi du 30 décembre 1873 intervenue à une époque de crise elle aussi.

(4) La création des centres de Port-Jérôme et de Couronne ont eu à cet égard en Seine-Inférieure une influence décisive.

ble plus nette encore en ce qui concerne l'industrie papetière.

En premier lieu, les droits d'entrée frappant les papiers étrangers ont obligé les consommateurs — et parmi eux en premier lieu les grands journaux — à se fournir de plus en plus en France.

En second lieu, les droits de Douane frappant moins lourdement la matière brute — en l'espèce les rondins — que les pâtes de bois, les premiers ont vu leur importation croître sérieusement.

Les papeteries ayant donc à traiter plus complètement la matière première ont dû augmenter leurs intallations, leur personnel et pour tout dire, leur importance.

Une réserve, cependant, s'impose : il est certain que la crise n'a fait, en la circonstance, qu'accélérer une évolution ébauchée déjà depuis quelques années. Sans elle, les papeteries n'en auraient pas moins poursuivi, mais beaucoup plus lentement, leur progression, et c'est en définitive une avance de plusieurs années qu'elles auront dû aux récentes mesures douanières.

CHAPITRE IV

L'importance réelle du rôle industriel du Port

SECTION I

Le rôle industriel théorique et les réalités rouennaises

Nous n'avons jamais manqué de signaler à quel point nous paraissait illusoire le désir de fixer à chacune des trois fonctions économiques d'un port de commerce une part déterminée de son trafic (1).

En énumérant les principales industries d'un port (2), nous les avons classées en sept catégories distinctes. Si nous les reprenons l'une après l'autre, nous nous apercevons nécessairement que, pour la plupart d'entre elles, il ne sera pas possible d'appliquer à la lettre la définition de Paul de Rousiers : « Certaines marchandises ne viennent au port que pour être « traitées industriellement (3). » Seules, ou à peu près, les industries que nous qualifions de locales peuvent apparaître comme faisant venir véritablement « des marchandises au port » : telle, à Marseille l'industrie du savon (4).

(1) *Supra*, pp. 82 et suiv.

(2) *Supra*, chap. II.

(3) *Supra*, p. 83.

(4) Il est à peu près certain, en effet, que les matières premières utilisées dans la fabrication du savon n'auraient eu, en l'absence de cette industrie, aucune raison de débarquer dans le grand port méditerranéen.

Rien de semblable, *a priori*, ne paraît exister à Rouen : qu'il s'agisse des usines de produits chimiques, des papeteries ou des raffineries de pétrole, il serait difficile de dire que leur existence à été à la base des importations de phosphates, de pâtes de bois ou de naphte. Il est infiniment vraisemblable, au contraire, que ces marchandises auraient, en tout état, emprunté le port de Rouen. Destinées, en général, à l'approvisionnement de la région rouennaise ou du bassin de Paris, les usines, quel qu'ait été leur emplacement, auraient dû utiliser le port de Rouen pour la réception de leurs matières premières.

Il en est indiscutablement de même pour les industries de conditionnement ; elles travaillent, en effet, dans la plupart des cas, pour une clientèle parisienne ou régionale qui ne pouvait sans accroître considérablement les frais de transport envisager un autre port.

Ce n'est plus tout à fait exact — reconnaissons-le — pour les Hauts-Fourneaux de Rouen ; toutefois, il est des plus probables que Rouen aurait bénéficié, tôt ou tard, de l'importation des minerais algériens et marocains comme port naturel des relations de l'Afrique du Nord avec le bassin de Paris.

En définitive, une distinction fondamentale doit être opérée entre les différentes industries d'un port de commerce.

Certaines seront des industries locales dont la présence a seule commandé importations ou exportations ; en d'autres termes, des industries qui ne sont pas venues s'installer sur le trajet nécessairement suivi par la marchandise ; mais qui s'étaient développées en vertu d'anciens usages, du génie particulier des habitants et parfois même du hasard. Ce serait le cas à Rouen de l'industrie du coton si elle avait pu adopter le port de Rouen pour ses importations de matières premières

et il serait indiscutable, en ce cas, que l'existence des usines, seule, a pu expliquer la venue du coton brut au port.

Dans tous les autres cas, une seule préoccupation aura été à la source du développement de l'industrie du port : réduire les frais de transport, choisir le point idéal sur le trajet le plus économique.

Il en sera ainsi, dans une première série d'hypothèses, lorsque l'usine est venue s'établir alors que le courant d'importations ou d'exportations existait déjà : ce qui se produisit, par exemple, pour les papeteries et les plus récentes raffineries de pétrole.

La situation sera la même quand les industries et le courant d'importation seront apparues à la même époque et se seront développées parallèlement : industries du bois et du charbon entre autres.

Il n'en sera pas autrement, enfin, lorsque les industries auront précédé et, en quelque sorte, prévu, la création du trafic ; ceux qui ont conçu et réalisé les usines de produits chimiques, les Hauts-Fourneaux et les premières scieries ont été à cet égard, de prévoyants précurseurs ; ils avaient compris que les marchandises dont ils entreprenaient le traitement devraient, un jour ou l'autre, passer par Rouen ; ils voulurent être les premiers sur place.

Ainsi, de toute manière, que l'usine soit apparue avant ou après le courant d'importation ; ou que tous deux soient apparus en même temps, c'est le rôle régional du port que l'on a eu en vue le premier, c'est-à-dire les facilités présentées par lui pour l'approvisionnement d'une région déterminée (5).

A Rouen, nous l'avons vu, les industries pouvant être exac-

(5) V. la définition du rôle régional, *supra*, p. 83, devenu, dans notre thèse, le rôle commercial.

tement qualifiées de locales, sont l'infime minorité. Est-ce à-dire que les industries du port, bien que rentrant dans la seconde des deux catégories ci-dessus définies, n'ont pas contribué dans une certaine mesure, à l'accroissement du trafic ?

En réalité, le trafic général a subi, d'un triple point de vue, la bienfaisante influence des industries du port.

En premier lieu, dans les cas où l'usine rouennaise a remplacé l'usine étrangère (papeteries, raffineries de pétrole), le port s'est trouvé importer les matières premières brutes au lieu des produits terminés — le pétrole au lieu des essences, les pâtes de bois puis les rondins au lieu du papier — d'où accroissement du tonnage dans une mesure sensible dont nous avons déjà donné une idée (6).

Nous avons pu dire — et c'est là un second ordre de considérations — que, de toute façon, le port de Rouen aurait vraisemblablement importé les marchandises destinées à ses usines. Ce n'était là, effectivement, qu'une vraisemblance : il est facile d'imaginer, en effet, les hypothèses dans lesquelles le trafic eut échappé à Rouen ; le port du Havre, par exemple, eut pu devenir, à côté du grand port commercial qu'il est resté, un grand port industriel et abriter usines de produits chimiques, raffineries et papeteries. Sans doute, elles y eussent été moins bien placées qu'à Rouen ; elles n'en auraient pas moins privé ce dernier port des importations de phosphates, de pétrole ou de rondins.

Dans cet ordre d'idées, la présence des usines à Rouen constitue une sorte de garantie que le trafic ne sera pas détourné de sa voie normale (7).

(6) *Supra*, p. 195, note 14.

(7) Il est possible de concevoir par exemple que l'industrie du papier se soit concentrée dans le Nord de la France ; Dunkerque serait alors devenu, en dépit de sa situation, moins favorable, le port d'importation des matiè-

Enfin, les industries ont influé indirectement sur le trafic en augmentant l'hinterland naturel de Rouen : nous pourrions répéter presque mot pour mot, à ce sujet, ce que nous disions du rôle commercial (8) : grâce à ses industries et à la qualité de leur production, Rouen est devenu le centre d'approvisionnement de régions de l'Est et du Centre principalement, qui du simple point de vue des distances, eussent pu s'adresser indifféremment à d'autres établissements maritimes (9).

De ce qui précède, résulte nettement que l'influence des industries sur le trafic n'est pas négligeable ; mais elle n'a pas évidemment l'ampleur que prévoyait Paul de Rousiers et l'on peut affirmer qu'elle n'est, en réalité, que secondaire.

Nous ne pourrions donc plus dire de façon absolue que les marchandises relevant du rôle industriel du port de Rouen n'y sont venues qu'en raison de la présence des usines ; il n'en restera pas moins extrêmement fructueux de rechercher leur tonnage approximatif.

SECTION II

Les tonnages réalisés par les industries du port

Les considérations que nous venons de développer nous ont conduit à modifier le titre de la présente section. Pour qu'aucune confusion ne puisse subsister, nous avons voulu indiquer qu'il ne s'agirait pas du trafic imputable à la fonction industrielle mais plus simplement des quantités entrées et sorties des usines rouennaises en utilisant le port.

res premières permettant de fabriquer le papier destiné à la région parisienne.

(8) *Supra*, p. 91, note 1.

(9) *Supra*, p. 214 pour le charbon et p. 215 pour le bois.

Il nous faut pour obtenir un résultat utile, quoique non rigoureusement exact (1), reprendre les unes après les autres les industries étudiées au second chapitre.

Les usines de *produits chimiques* importent essentiellement des phosphates, des pyrites, des sels et du charbon. La quantité de phosphates utilisée est aisément déductible du tonnage de superphosphates produit ; elle représente, au surplus, la grosse majorité des importations rouennaises. Nous pouvons l'estimer à 130.000 tonnes à l'heure actuelle après avoir passé de 120.000 tonnes en 1913 à 280.000 tonnes en 1929 et à 160.000 tonnes en 1932.

Les pyrites absorbées par les usines locales, qui elles aussi comportent la presque totalité des importations, sont facilement évaluées en partant du tonnage d'acide sulfurique produit (2). On obtient ainsi environ 85.000 tonnes en 1913 ; 210.000 tonnes en 1929 ; 120.000 tonnes en 1932 et 90.000 tonnes en 1935.

En ajoutant à ces chiffres ceux du charbon, de la potasse consommée par la Société des Potasses et Engrais Chimiques pour la production d'engrais composés, des minerais et des sels importés en moindres quantités, on parvient à un total qui fut de moins de 250.000 tonnes en 1913, atteint 600.000 tonnes en 1929 et n'est plus qu'aujourd'hui qu'à peu près de 300.000 tonnes.

Rien de plus aisé, en second lieu, que d'évaluer le tonnage de *pétrole brut*. Les chiffres des statistiques du port peuvent

(1) Il va de soi qu'en raison de la discrétion dont s'entourent les industries (les industries chimiques et parachimiques principalement) nous ne pouvons prétendre qu'à indiquer des chiffres globaux et approximatifs.

(2) Le tonnage d'acide sulfurique produit est égal au poids de la pyrite augmenté de 50 %.

en effet être acceptés tels quels, les quantités de pétrole brut reçu à Rouen pour n'y être point raffiné, étant négligeables (3). Nous trouvons de ce chef : 113.289 tonnes en 1929 ; 379.264 en 1932 et 714.511 en 1935.

Il faut, en outre, tenir compte des exportations d'hydrocarbures transformés et préparés à Rouen ; c'est-à-dire la presque totalité du poste inscrit aux statistiques du port pour 53.124 tonnes en 1929 ; 118.429 en 1932 et 435.540 en 1935 (4).

La seconde des industries para-chimiques est celle du *papier*. Les tonnages de rondsins et de pâtes de bois — les premiers supplantant lentement les secondes — étaient en 1932 inférieurs de peu à 200.000 tonnes et n'ont cessé de croître depuis lors.

Les industries mécaniques comprenaient les *usines métallurgiques* et les *chantiers de constructions navales* (5). Les Hauts-Fourneaux de Rouen ont reçu à leurs appointements 255.000 tonnes en 1929 ; 159.000 tonnes en 1932 et 230.000 tonnes en 1935 ; ces tonnages étant constitués en grande partie par du charbon (139.000 tonnes en 1932 et 150.000 tonnes en 1935) et, pour le surplus, par du minerai.

Quant aux constructions navales, les tonnages se résument à quelques réceptions de métaux et de machines étrangères. Nous ne voyons d'ailleurs pas pour quelle raison il n'est pas tenu compte, au titre des sorties, du poids des navires lan-

(3) Il ne faut pas perdre de vue, à cet égard, que l'inachèvement des travaux de l'estuaire fait imputer au port du Havre la majeure partie du pétrole brut destiné à Port-Jérôme.

(4) On ne trouve en 1913 aucune quantité de pétrole brut importée ni aucune exportation.

(5) C'est avec intention que nous laissons de côté le charbon destiné à la C^{te} Centrale d'Energie Electrique imputable, à notre sens, au rôle régional.

cés (6) ; on arriverait ainsi — tout au moins en période normale — à un chiffre de plusieurs milliers de tonnes, nullement négligeable.

Les dernières des industries étudiées au second chapitre étaient groupés sous le nom d'*industries de conditionnement*.

Il est facile d'évaluer les premières de celles-ci, *les industries charbonnières*, en reprenant le tonnage des réceptions des maisons rouennaises à leurs appointements. On trouve ainsi 600.000 tonnes environ en 1913, 1.049.991 tonnes en 1929, 878.000 en 1932 et 750.000 tonnes en 1935 (7).

Les *industries du bois* n'ont jamais retrouvé leurs tonnages d'avant-guerre (179.901 tonnes en 1913). Elles donnent lieu aujourd'hui à des importations se chiffrant à 97.342 tonnes en 1929, 59.950 tonnes en 1932 et moins de 30.000 tonnes en 1935.

Si nous additionnons ces différents postes, nous arrivons à un total qu'il est possible d'établir de la manière suivante (approximativement cela va de soi) :

1.100.000 tonnes en 1913
2.300.000 tonnes en 1929
2.200.000 tonnes en 1932
2.800.000 tonnes en 1935

laissant ainsi 5.000.000 tonnes à la fonction commerciale.

Une première observation s'impose qu'il importe de souligner avec un soin tout particulier : bien loin d'être réduites, les industries du port ont vu chaque année leur place devenir

(6) Si les règles en vigueur dans l'établissement des statistiques des ports de commerce ne le permettent pas, il n'en reste pas moins que c'est là, du simple point de vue du bon sens, une incontestable lacune.

(7) Les fournitures de soutes ne sont pas comprises dans ces chiffres ; elles relèvent sans aucun doute du rôle commercial.

plus importante. Et cela non seulement en valeur absolue le démontre le tableau précédent mais plus encore en valeur relative. Les chiffres ci-dessus représentent :

19,6	% du tonnage total en 1913
24	% du tonnage total en 1929
27	% du tonnage total en 1932
35	% du tonnage total en 1935

De tels chiffres n'ont nul besoin de commentaires et apportent le plus péremptoire des démentis aux prévisions pessimistes dont le rôle industriel du port de Rouen n'a cessé d'être l'objet.

SECTION III

Vue d'ensemble et perspectives d'avenir

Les indications statistiques qui ont fait la matière de la section précédente ont établi de la manière la plus formelle la vitalité inattendue du port industriel en présence de la crise : inattendue, non sans doute de tous ceux qui en connaissent les raisons profondes (1), mais bien de la foule réellement nombreuse de ses détracteurs.

Dans l'esprit de ces derniers, le port industriel était un non-sens économique qui, né d'une tourmente, la guerre, devait inéluctablement sombrer dans une autre tourmente, la crise.

Tout au long de cette seconde partie, s'est développée au contraire cette certitude que le port de Rouen possédait, à un degré exceptionnel, les qualités nécessaires à la création d'un centre industriel.

Si toutefois, objectera-t-on, les tonnages imputables aux industries du port paraissent n'avoir point souffert, c'est grâce uniquement aux raffineries de pétrole et aux papeteries dont les

(1) *Supra*, chap. I, section III.

premières ont donné lieu à un trafic maritime accru de plus de 900.000 tonnes de 1929 à 1935 et cela sous la seule impulsion de mesures douanières sans aucun lien avec le jeu de lois économiques naturelles.

Nous répondrons, en premier lieu, que même s'il fallait faire abstraction des hydrocarbures et des papiers, la chute sur les chiffres records de 1929 serait de moins de 600.000 tonnes soit environ 25 %, pourcentage plutôt inférieure à la baisse subie par l'indice général de la production industrielle passé dans le même temps de 139 1/2 à 94 (2).

Nous répondrons, en second lieu, qu'on ne voit pas pour quelle raison, il faudrait ne point faire état des hydrocarbures et des papiers. Quoi de plus naturel, en effet, pour la France de songer à fabriquer elle-même son papier et à raffiner elle-même le pétrole ; et comment, le fait que raffineries de pétrole et papeteries ont choisi Rouen pour s'établir, ne devrait-il pas être retenu à son actif comme prouvant, une fois de plus, qu'il réalise un emplacement remarquable ?

Nous répondrons enfin que c'est se livrer à une singulière contradiction que de s'étonner des effets particulièrement sensibles de la crise sur certaines industries du port. Le port industriel a pour raison d'être l'économie sur les transports résultant de son emplacement : cet avantage ne vaut — cela va de soi — qu'à la condition de pouvoir utiliser les transports maritimes. Si des mesures douanières — droits ou contingents — viennent interdire aux usines d'importer leurs matières premières ou d'exporter leurs produits et les obligent à se limiter au commerce national, bien entendu, l'avantage en considération duquel elles ont été établies n'existe plus. On ne peut reprocher aux Hauts-Fourneaux de Rouen,

(2) V. Tableau de la statistique générale de la France.

par exemple, leurs difficultés actuelles alors qu'ils avaient été conçus pour importer leur charbon d'Angleterre et que les droits et les contingentements le leur interdisent pratiquement.

Les industries du port ne perdent pas, cependant, tous leurs avantages ; elles conservent à Rouen la libre disposition d'un carrefour de routes de la plus grande utilité alors même que les relations internationales leur deviendraient interdites.

De telles entraves, au surplus, ne peuvent qu'être temporaires et il est certain, dans cet ordre d'idées, que le port industriel de Rouen connaîtra de nouveaux progrès. Les perspectives d'avenir doivent être, à son égard, particulièrement optimistes et parmi les principaux ports industriels de l'Europe, peu, sans doute, disposent de semblables facilités.

Mais cette première question résolue, une seconde difficulté surgit. Les ports industriels sont-ils conciliables avec le développement des relations internationales ? Ne peut-on pas prétendre que le progrès implique nécessairement que les denrées soient transportées sous la forme la moins volumineuse et la moins pesante ? Et n'est-il pas logique de prévoir que, par exemple, le transport maritime de rondins au lieu de papier, de pétrole brut au lieu d'essence, apparaîtra quelque jour comme une monstrueuse anomalie ?

L'établissement des usines au lieu même où se trouve la matière première est une tendance indiscutable (3). Il n'est pas moins exact, cependant, qu'au cas même où une ère comme celle-là serait désirable — ce qui n'est nullement démontré — (4), elle est d'une réalisation que les phénomènes actuels nous montre bien lointaine. Elle laisserait d'ailleurs

(3) On pourrait rapprocher cette observation de celles présentées par F. MAURETTE quant à la position des marchés. *Supra*, p. 155.

(4) Ce serait un pas de plus vers cette uniformité, fruit du machinisme, d'autant plus regrettable qu'elle serait mondiale.

place aux industries de conditionnement ayant pour objet d'adapter le produit étranger aux besoins du consommateur national et Rouen, par l'importance de son hinterland, conserverait une place de choix.

Bien que dénuées de portée immédiate, ces considérations sont une nouvelle preuve de l'évolution qui se fait jour quant au rôle économique des ports de commerce. Comme nous l'avons déjà fait ressortir (5) un seul objectif subsiste : approvisionner une région déterminée, ou, au contraire exporter ses produits. Cette tendance, bien plus sensible à Rouen que dans d'autres ports, n'en est pas moins générale et nous avons pu nous rendre compte dans quelle mesure, trafic industriel et trafic régional ont des points communs.

Si, d'ailleurs, du point de vue portuaire, le trafic industriel semble être en filiation étroite avec le trafic commercial, il conserve toutefois une énorme supériorité : les marchandises en transit passent rapidement dans le port ; le trafic industriel, au contraire, est susceptible d'y créer une richesse incomparable. Les usines du port par leur nombre, leur diversité, leur importance ont créé un centre industriel d'une ampleur telle qu'il peut être considéré comme étant devenu, en moins d'un quart de siècle, l'un des tous premiers du pays.

La ville elle-même n'a pu encore s'assimiler ce prolongement extraordinaire de son activité ni en bénéficier. C'est en raison de l'insuffisance commerciale de Rouen sur laquelle nous nous sommes longuement expliqués.

Il n'est pas possible de penser, cependant, qu'une telle anomalie puisse se prolonger. Le centre industriel de Rouen est trop considérable pour ne point influencer tôt ou tard sur la cité tout entière et lui valoir une activité et une prospérité nouvelles.

(5) *Supra*, pp. 85 et suiv.

CONCLUSION

Lorsqu'on examine les statistiques du port on voit que le trafic a baissé, depuis 1930, d'environ 20 %.

Cette constatation semblerait établir *a priori* que Rouen a résisté moins que tout autre à la crise (1), et que, par voie de conséquence, sa situation géographique, son organisation sont loin de présenter d'exceptionnelles qualités.

Il suffit au contraire d'analyser les variations de son trafic pour se rendre compte que sa réaction en présence de la crise doit être l'argument le plus péremptoire de ses défenseurs.

Des contingentements ont été en effet la cause unique des diminutions relevées dans la réception du charbon.

Les contingentements avaient pour objet d'interdire, au delà d'un tonnage fixé, l'entrée en *France* des denrées susceptibles de concurrencer trop dangeureusement la production nationale. Un procédé comme celui-là ne peut apparaître à première vue que singulièrement simpliste. Oubliant un principe économique élémentaire, il négligeait les intérêts du consommateur au profit du producteur sans que sa justification par des considérations d'opportunité soit bien déterminante.

Il semble démontré que les moyens artificiels de maintenir

(1) Le trafic total des ports est en effet passé de 52.353.235 tonnes en 1929 à 45.319.263 tonnes en 1935.

le coût de la vie dans un pays, à un taux supérieur à celui du reste du monde ne peuvent que reculer la ruine en la rendant plus certaine. L'histoire économique en contient de retentissants exemples.

Les événements de ces derniers mois viennent d'ailleurs, d'illustrer de façon saisissante cette considération.

A la suite des récentes mesures sociales, la *France* s'est révélée dans l'impossibilité de subvenir seule à ses besoins en charbon industriel et l'on a dû, le 20 novembre 1936, doubler les licences (2).

Quoiqu'il en soit, les contingentements ont eu — et la démonstration en est élémentaire — une influence directe sur le trafic du port.

Le tonnage du charbon pour foyer domestique (3), n'a été affecté que modérément ; seuls, les charbons destinés à l'industrie ont été lourdement touchés. Pour indiquer dans quelle proportion, il suffit de considérer que les importations charbonnières sont passées de 5.357.940 tonnes en 1930 à 3.131.146 tonnes en 1936, soit une réduction de 2.226.294 tonnes ; alors que le trafic total du port passait dans le même temps de 9.927.542 tonnes à 8.002.404 tonnes soit une réduction de 1.925.138 tonnes seulement.

Rien de plus éloquent pour établir à la fois l'influence des contingentements et la résistance du port dans toutes les autres branches du trafic.

En réalité, si l'on tient compte de l'influence purement artificielle des contingentements, le port de *Rouen* se révèle

(2) Les importations de charbon ont de ce fait atteint 401.331 tonnes en décembre 1936 et 402.720 tonnes en janvier 1937 alors qu'elles étaient respectivement de 239.667 tonnes et 238.116 tonnes une année auparavant.

(3) *Supra*, p. 226.

comme ayant, en dépit de la crise, poursuivi sa progression (4).

A l'heure où ce livre se termine, les tonnages des deux derniers mois (décembre 1936 et janvier 1937) viennent d'atteindre respectivement 875.524 et 784.166 tonnes soit des chiffres égaux aux records de 1929 et de 1930.

C'est là un résultat qui se passe de commentaires et qu'on peut qualifier de véritablement prodigieux.

La question que nous posions au début de ce livre peut dès lors recevoir sa solution : le port de Rouen n'a pas dû à des circonstances exceptionnelles sa merveilleuse croissance.

Il offre des éléments stables de prospérité ; les perspectives d'avenir se révèlent pour lui incomparables ; les conditions nouvelles du commerce international ont été à la base de son nouvel essor.

Une considération unique s'est subordonnée peu à peu — nous l'avons vu (5) — aux trois facteurs auxquels Paul de Roussiers attribuait la prospérité d'un port de commerce

Est nul aujourd'hui, ou à peu près, le tonnage des marchandises imputables à la fonction commerciale théorique.

Doivent disparaître de même les industries installées loin du trajet normal que doivent suivre les marchandises, du producteur au consommateur.

On ne demandera plus à un port de commerce, d'autre qualité, qu'une position excellente ; ses marchés les mieux organisés, ses usines les plus puissantes, ne le sauveront pas de la décadence s'il ne se trouve situé de façon à constituer le débouché ou le centre d'approvisionnement idéal d'une région riche et peuplée.

Des questions de distances n'interviendront pas seules ; on

(4) *Supra*, pp. 77 et 78.

(5) *Supra*, pp. 89 et 232.

tiendra compte essentiellement des facilités de communication entre le port et l'arrière-pays ou en d'autres termes de l'économie réalisable sur les transports intérieurs.

Un double caractère fixe à cet égard les relations commerciales actuelles :

D'une part, la concurrence s'est faite si âpre dans la plupart des branches du trafic, que négociants industriels et intermédiaires, se trouvent impérieusement tenus de choisir la voie la plus économique sur le parcours le plus direct ; les monopoles de fait — en particulier en faveur des quatre grands trusts du pétrole — ne changent rien à cette nécessité de sacrifier impitoyablement le port de commerce désavantagé par sa situation.

S'il n'en était pas de même dans le passé, c'est que le commerce international n'avait trait alors qu'à des denrées de valeur pour lesquelles les questions de prix de transport intervenaient en second rang, bien après la personnalité du négociant ou l'importance commerciale du port. Du jour où les transports par mer devaient servir aux marchandises pondéreuses ou de première nécessité, les préoccupations d'économie devaient l'emporter.

Cette évolution, qui laisse encore au surplus une place très large et précisée d'ailleurs antérieurement (6) à l'utilité pour le port d'être à la fois un centre commercial et industriel, ne pouvait que donner aux établissements tels que *Rouen* une ampleur extraordinaire.

Cette ampleur, cette prospérité récente, la proximité du bassin parisien n'aurait pas suffi à la créer.

Les qualités nautiques présentées par la Seine ont une part au moins égale dans l'importance actuelle du port et ont été

(6) *Supra*, pp. 81 et 233.

— nous en avons fait l'objet de nos premières études (7) — à l'origine de sa naissance.

Ce sont elles qui font de *Rouen* le débouché naturel du Bassin Parisien, comme ce sont elles, au surplus, qui avaient créé sa richesse et en avaient fait la région vitale de la *France*.

Le rôle économique du port de *Rouen* se trouve ainsi schématisé de la manière la plus simple : parmi les voies maritimes du monde, il en est peu qui aient constitué une route liquide comparable à la Seine ; celle-ci arrose une région qui, grâce à elle, est devenue la plus riche et la plus peuplée de la *France*. Plus encore, la Seine par ses affluents conduit vers l'Est jusqu'à proximité de deux autres axes fluviaux de l'Europe : le *Rhin* et le *Danube*.

Pour les courants commerciaux venant en *Europe* par l'Ouest — considérablement accrus du fait du développement économique de l'Amérique — elle constitue la voie naturelle. Plus encore, elle ajoute à l'avantage de sa situation celui tiré des facilités incomparables offertes par elle à la navigation (régularité du débit, lenteur du courant) ; elle détourne à son profit des trafics qui, du seul point de vue des distances, pourraient emprunter d'autres voies.

Dès lors, la Seine se manifeste comme devant être le siège d'un commerce maritime considérable.

Le rôle économique du port de *Rouen* en tire son explication nécessaire et suffisante. Sa position idéale sur le fleuve l'a fait devenir le centre de l'activité maritime due à la Seine. A la fois port maritime et port fluvial, il a recueilli la majorité du trafic réparti aujourd'hui entre *Le Havre*, *Paris* (8) et lui-même.

(7) *Supra*, p. 15.

(8) Paris port fluvial seulement bien entendu. Paris port de mer est en effet une utopie indiscutable.

Comme au temps de son ancienne splendeur, mais pour des motifs bien différents, il commande le trafic séquanien.

Les perspectives d'avenir qui s'ouvrent pour le port de *Rouen* ne peuvent ainsi qu'être remarquables et les mouvements actuels du trafic nous montrent dans quel sens l'évolution se poursuivra :

D'une part, les exportations connaissent un très sérieux accroissement depuis 1933 (8).

D'autre part, les marchandises pondéreuses et les matières dont *Rouen* était le grand pourvoyeur n'ont pas déserté : leur importance en valeur absolue n'aurait même pas diminué sans les contingentements ; mais à leurs côtés, les marchandises diverses figurent avec un chiffre sans cesse accru.

Ces perspectives justifient et au delà les améliorations considérables en cours d'exécution, améliorations qui portent à la fois sur le port lui-même (quais, bassins et hangars nouveaux, calibrage du fleuve) et sur l'amélioration de l'estuaire.

La limitation du tirant d'eau qui est à l'heure actuelle son point faible ayant disparu, le port de *Rouen* n'aura plus rien à envier à ses rivaux étrangers : servi par sa situation, ses moyens d'évacuation, ses industries, son outillage, il représentera pour le pays une indiscutable source de richesse.

Doit-on prévoir en même temps que la Cité aura bénéficié de cette extension du port et que le centre commercial aura une importance en rapport avec celle de l'établissement maritime.

Aussi loin que nous puissions remonter dans l'histoire, les commerçants rouennais apparaissent comme particulièrement renommés ; à une époque où les relations internationales ne se concevaient pas indépendamment des transactions com-

(8) Passant de 897.820 tonnes à 1.310.853 tonnes de 1933 à 1936,

merciales, et où l'activité d'un port était fonction de celle de ses négociants, ils avaient eu par leur intelligence, leur activité, leur puissance financière, une part prépondérante dans le développement du port.

Les conditions nouvelles du commerce international apportent à leurs descendants des facilités remarquables ; dans la recherche du trajet le plus économique, les marchandises ne peuvent plus aujourd'hui adopter d'autre route que celle qui les fera passer entre leurs mains, s'arrêter en leurs entrepôts, être manutentionnées et réexpédiées par leurs soins.

Il n'est rien de plus réconfortant dans cet ordre d'idées, que de constater l'attrait nouveau exercé par le port ; il y a, indiscutablement, un retour des Rouennais vers ce qui fit leur réputation et leur fortune.

Lorsqu'au terme d'une étude comme celle-ci, on a devant les yeux l'effort des premiers négociants rouennais, lorsqu'on peut assister à l'un des stades les plus décisifs d'une renaissance aussi caractérisée, une impression merveilleuse de continuité et de pérennité se détache et s'affirme.

Dans la fière prudence qui caractérise depuis des siècles le génie de ses habitants, la capitale normande ne s'est point grisée de ses nouveaux succès.

Cathédrales modernes, les grues et les portiques aux bras échevelés, les cheminées d'usines, n'ont pas tout emporté des anciennes splendeurs et des anciennes disciplines ; à travers les forêts d'acier, surgissent encore les cathédrales gothiques ; et leurs dentelles de pierre dominent en un tableau saisissant et merveilleux la longue perspective des bassins et des quais.

Il y a là peut-être la synthèse d'une évolution, trop lente a-t-on dit, mais qui n'était que la résistance d'un milieu foncièrement équilibré contre le développement d'un industria-

lisme forcené. Il y a là aussi, en même temps, l'une des meilleures raisons de croire en les destinées du port.

Confiants en l'avenir, n'oubliant rien de ce qui avait la prospérité des siècles révolus, les Rouennais se sont gardés de toute précipitation et leur œuvre progresse chaque jour avec la sûreté des entreprises durables.

Si, comme aux temps lointains de la « Ghilde », les « Marchands de l'eau » qui naviguent en Seine ne sont plus nécessairement des Rouennais, c'est toujours au pied des murailles que construisit le premier duc normand que doivent accoster aujourd'hui — drakkards gigantesques — d'innombrables navires. Et retrouvant enfin son unique destinée, *Rouen* se tourne à nouveau vers la mer pour être essentiellement un grand port moderne : Rolf Havn, le port de *Rollon*.

VU :

VU :

Le Doyen, *Le Professeur, Président de la Thèse,*

H. NÉZARD.

G. LEDUC.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie,
Président du Conseil de l'Université,

R. DUMEY.

BIBLIOGRAPHIE

1° Archives

Association des Grands ports français.
Chambre de Commerce du Havre.
Chambre de Commerce de Paris.
Chambre de Commerce de Rouen.
Comité Central des Armateurs de France.
Direction des Chemins de fer de l'Etat.
Direction des Chemins de fer du Nord.
Direction de la Douane de Rouen.
Ministère de la Marine Marchande.
Ministère des Travaux Publics.
Ministère du Travail.
Office National des Combustibles Liquides.
Syndicat central des négociants importateurs de charbons.
Union des usagers du port de Rouen.

2° Périodiques et Documents officiels

Annuaire du Pétrole (O. N. C. L.), 1932, Lesourd.
Annuaire du Syndicat Central des Importateurs de Charbons en
France, 82, rue St-Lazare, Paris.
Bulletin de la Chambre de Commerce de Rouen.
Bulletin de la Société Normande de Géographie.

- Bulletin de la Société d'études et d'informations économiques.*
Bulletin de la Société Industrielle de Rouen.
Bulletin de la Statistique générale de la France. Alcan, Paris.
Documents statistiques du Bureau International du Travail.
L'Europe Nouvelle. N° 14 mars 1931. *Les ports maritimes français.*
Indices généraux du Mouvement Economique de la France de 1900 à 1931.
Journal de la Marine marchande. N° spécial, 1924. *Les ports maritimes.*
La navigation du Rhin.
Le nord charbonnier, 16 décembre 1932.
Revue Industrielle.
Rouen Maritime.
Science et Industrie: Les ports maritimes français.
Statistiques de la Banque de France.
Statistiques du trafic des Chemins de fer.
Statistiques du Port de Rouen (Ponts et Chaussées).
Statistiques du Port de Rouen (Chambre de Commerce).
Statistique mensuelle du commerce extérieur de la France.
Tableau Général du Commerce extérieur de la France.

3° Ouvrages

- ADELIN. — *Les quais de Rouen, autrefois et aujourd'hui.* 1880
 (Rouen, Chambre de Commerce).
 AUBERT (Georges). — *A quoi tient l'infériorité du Commerce français.* Paris, Alcan, 1899.
 BARRILLON. — *Le port de Rouen et la Seine Maritime en 1921.*
 Rouen, Lecerf, 1921.
 — *Le trafic et les nouveaux outillages du port de Rouen*
 (Ponts et Chaussées),

BEAUREPAIRE (Charles de). — *Note sur le Guidon des marchands qui mettent à la mer*. Rouen, E. Cagniard, 1888.

BLONDEL (G.). — *Paris port de mer*. Rouen, Girieud, 1911.

BORDES. — *L'Hinterland du port de Rouen et le développement des voies navigables de nos voisins*. B. S. J., août 1931.

BYE. — *Le port de Gênes*. Paris, Alcan, 1928.

CAILLE (Abel). — *Influence de la guerre sur le développement de l'industrie chimique dans la région rouennaise*. Rouen, Lainé, 1928.

--- *Notice sur le port de Rouen et ses frais*. Rouen, Lecerf, 1928.

--- *Coup d'œil sur le développement de l'industrie chimique dans la région rouennaise*. Précis, Académie de Rouen, 1923-1924.

CANDACE. — *La marine marchande française*. Paris, 1930.

CAUCHOIS. — *Démographie de la Seine-Inférieure*. Rouen, Lainé, 1929.

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN. — *Bi-centenaire de la Chambre de Commerce de Rouen*. Aperçu historique. Rouen, Lecerf, 1908.

--- *Renseignements statistiques. Le port de Rouen et la Seine Maritime*. 1924.

CHIROL (Pierre). — *Rouen*. Grenoble, Arthaud, 1931.

COLLIN (Elicie). — *Le port de Paris*. Paris, Duod, 1920.

COLSON (C.). — *Les conditions de transit dans les ports Français*. Editions de la Marine Marchande, 1926.

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE. 1924, *les ports maritimes*.

DEGLATIGNY. — *Notice sur le port de Rouen et ses frais*. Rouen, Lecerf, 1902.

DELAISI. — *Le pétrole* 1921. Paris, Payot, 1921.

- DESMONTS. — *Le port de Rouen et son commerce avec l'Amérique*. Société Normande de Géographie, 1912.
- DIDIER. — *Le bilan de la crise*. Revue Universelle, 1^{er} janvier 1933.
- DUBOSC (Georges). — *Rouen et son port à travers les âges*. Rouen, Lecerf.
- *La Bourse de Commerce à Rouen*. Journal de Rouen, Chronique du 4 mai 1924.
- DUPOUY (A.). — *Le port de Rouen*. Paris, Dunod, 1920.
- FAROULT (Albert). — *Comment et pourquoi Rouen est devenu le premier port de France* (Chambre de Commerce de Rouen). Précis, Académie de Rouen, 1923-1924.
- FILLOL (J.). — *Production mondiale du pétrole en 1931*. Imprimerie Nationale, Paris, 1931.
- FOUQUET. — *Histoire civile, politique et commerciale de Rouen*, Méterie, 1876.
- FREVILLE (DE). — *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du xvi^e siècle*. Rouen, Lebrument, 1857.
- GEISPTZ. — *Voyage de Napoléon I^{er} à Rouen en 1810*. Chambre de Commerce de Rouen.
- *Les grands ports de commerce de France*. Rouen, Revue des Sciences Politiques, 1930, Alcan.
- GLESINGER. — *Le bois en Europe*. Paris, Sirey, 1932.
- GOSSELIN. — *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande, et du commerce rouennais pendant les xvi^e et xvii^e siècles*. Rouen, Boissel, 1876.
- GRAVIER (Gabriel). — *Les magasins de sauvetage de Quillebeuf*. Rouen, Lestringant, 1903.
- GUIDE OFFICIEL DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE. 1925 (page 424, Seine Fluviale).

- HERUBEL. — *Les origines des Ports de la Seine Maritime*. Paris, Société d'Editions Géographiques, 1930.
- HERUBEL (Marcel). — *Une méthode d'économie maritime et fluviale à propos de la Seine*. Annales de l'Université de Paris, janvier, février 1931.
- HUYARD. — *Vers l'autonomie des ports de commerce*. Bordeaux, Chambre de Commerce, 1925.
- INDICES GÉNÉRAUX DU MOUVEMENT ECONOMIQUE DE LA FRANCE DE 1900 A 1931. Publication du Sous-Secrétariat de l'Economie Nationale. Imprimerie Nationale, Paris, 1932.
- JONGLEZ DE LIGNE. — *Le port maritime de la Seine*. Paris, Challamel, 1869.
- LAFFITTE. — *L'expansion économique de la France*. Paris, Alcan, 1904.
- LE CACHEUX (Paul). — *Rouen au temps de Jeanne d'Arc*. Rouen, Lestringant, 1931.
- *La bourse découverte et les quais de Rouen*. Paris, Picard, 1897.
- LE CORBEILLER (A.). — *Histoire du Port de Rouen et de son Commerce*. Rouen, Schneider, 1902.
- LESCURE (Jean). — *Des crises générales et périodiques de surproduction*. Montchrestien, Paris, 1932.
- LESOURD. — *Guide du Pétrole*. 1932, 3, rue de Miromesnil, Paris.
- LEVAINVILLE (J.). — *Le port de Rouen pendant la guerre*. Rouen, Etude d'une agglomération urbaine. Paris, Colin, 1913.
- LORBERT (A.). — *La France au travail. Le Nord-Ouest*. Paris, Roger.
- MAURETTE (Fernand). — *Les Marchés de matières premières*. Paris, Colin, 1930.

MICHEL (Henri). — *Amélioration de la Seine Maritime*. Paris, Eyrolles, 1927.

— *Considérations générales sur l'amélioration des fleuves à marées* (As. Grands Ports Français).

MONTAGNE (Eugène). — *La fonction industrielle du port de Marseille*. Thèse Aix, 1927.

PAWLOWSKI. — *Rouen, son industrie à travers les âges* (Chambre de Commerce de Rouen).

PERRÉE. — *Le port de Rouen, 1917* (Chambre de Commerce de Rouen).

— *La consommation et la réglementation du Bois* (Chambre de Commerce de Rouen).

— *La consommation et la réglementation du charbon* (Chambre de Commerce de Rouen, 1922).

— *Le port de Rouen et son développement depuis 50 ans* (Société Normande de Géographie, 1930).

QUENEDEY (le Cdt Raymond). — *L'habitation rouennaise*. Rouen, Lestringant, 1926.

ROUSIERS (P. DE). — *Les grandes Industries modernes. IV. Les transports maritimes*. Paris, Colin, 1926.

— *Les grands ports de France*, Paris, Colin, 1909.

— *Les divisions régionales de la France. Le développement des ports maritimes*. Paris, Alcan, 1913.

SEMENT (Pierre). — *L'influence de la Guerre sur le Commerce et l'Industrie de la région rouennaise*. Rouen, Défontaine, 1921.

SEKUTOWICZ. — *La Seine Maritime*. Paris, Le Génie Civil, 1903.

STATISTIQUES DU COMMERCE MARITIME DU PORT DE ROUEN DE L'ANNÉE 1843 A 1867 (Chambre de Commerce, Péron, Rouen).

TURBAN. — *Le port de Rouen*. Paris, Pedone, 1914.

VALH. — *Première relation du commerce de Rouen avec la Chine.* 1901 (Chambre de Commerce de Rouen).

VAN DE VELDE. — *Le port d'Anvers.* Lloyd Anversois, 1932, 11, rue Vleninkx, Anvers.

WALLON (Henri). — *La Bourse découverte et les quais de Rouen.* Rouen, Lestringant, 1897.

— *Le Vicomté de l'eau.* Académie Rouen, 1903.

WEIL (Robert G.). — *Le monopole de l'alcool industriel.* Paris, Sirey, 1933.

LÉGENDE

- 1 Quai de la Bourse
 - 2 Quai du Havre
 - 3 Quai Gaston-Boulet
 - 4 Quai de Beuguilbert
 - 5 Quai Emile-Duchemin
 - 6 Nouveau Quai
 - 7 Quai Cavalier-de-la-Salle
 - 8 Quai Jean-de-Bethencourt
 - 9 Quai de la Presqu'île-Rollet
 - 10 Quai de la Presqu'île-Élie
 - 11 Société des Appontements de l'Île-Élie
 - 12 Quai de France
 - 13 Quai Sud de la Presqu'île-Rollet
- K... distance de Paris

- CRD Compagnie Rouennaise de Déchargements
 SAMS Sté des Appontements de Manutention et Stockage
 SCPA Société Commerciale des Poissons d'Alace
 LBG Appontement Le Bourgeois
 CN Appontement des Chantiers de Normandie
 AD Appontement André
 NV Appontement des Papeteries Navarre
 TX Appontement Texaco
 SG Appontement de Saint-Gobain

PORT DE ROUEN

SITUATION EN 1936

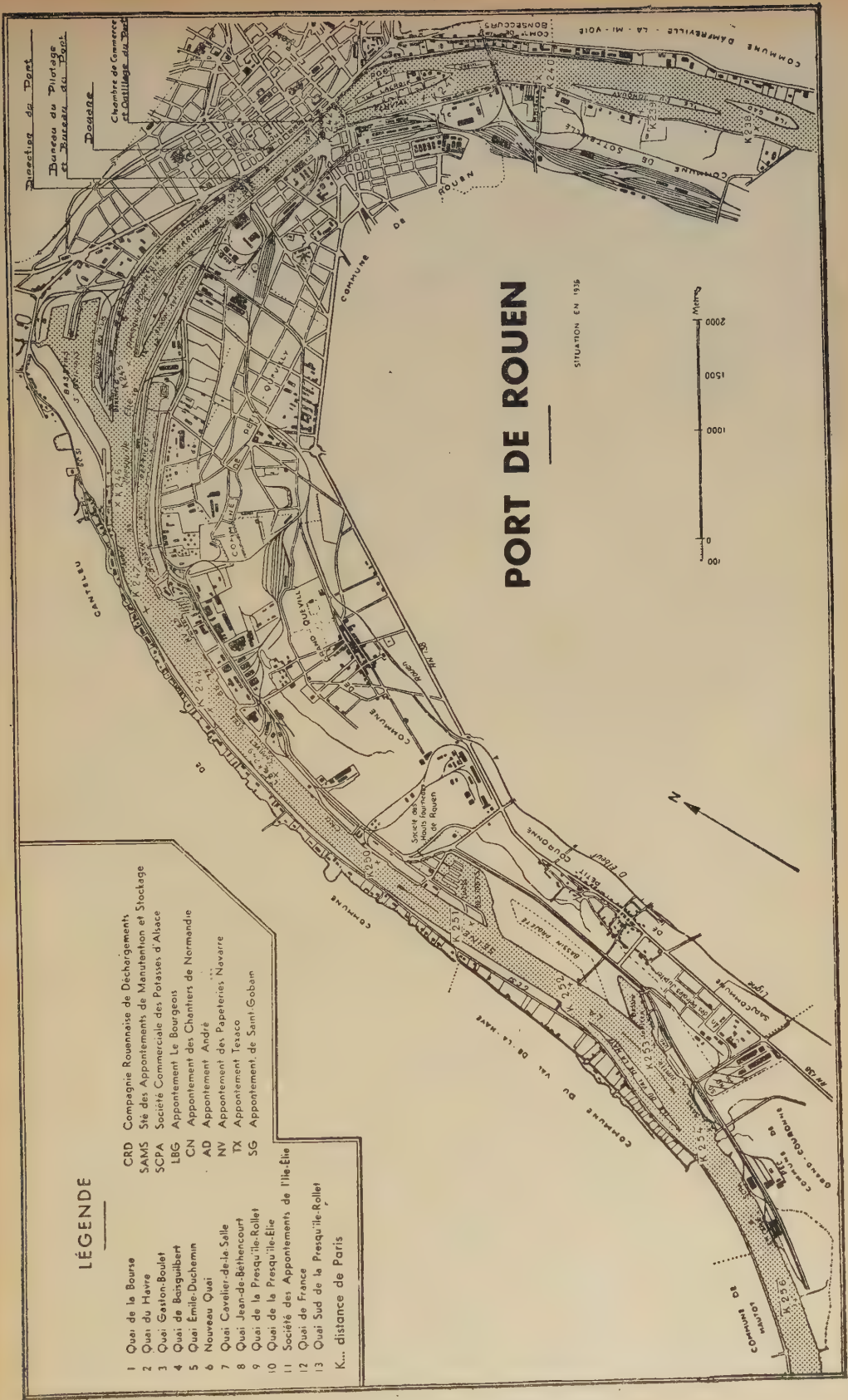


TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	9
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

Le port de Rouen, son organisation, son évolution et son importance actuelle

CHAPITRE PREMIER. — *Importance de Rouen et de la Seine Maritime dans la vie nationale.*

SECTION I. — Situation géographique et avan- tages naturels	15
SECTION II. — Historique	19
SECTION III. — La place du port de Rouen dans le commerce maritime français ...	25

CHAPITRE II. — *Description et organisation du Port de Rouen.*

SECTION I. — Les accès du port. L'estuaire....	29
La Seine maritime	36
SECTION II. — L'outillage, les quais et bassins ..	37
A. — Les quais et bassins	38
B. — Les engins de levage	42
SECTION III. — Direction et exploitation. — Le ré- gime de l'autonomie. — Le bud- du port	44

SECTION IV. — Les ouvriers du port	52
SECTION V. — Les frais de port	60
CHAPITRE III. — <i>La guerre et l'après-guerre. — La crise économique.</i>	
SECTION I. — Le port de Rouen pendant la guerre	69
SECTION II. — L'activité du port depuis la guerre.	73
SECTION III. — La crise économique	74
SECTION IV. — Orientation nouvelle du port de Rouen	77
CHAPITRE IV. — <i>La théorie des trois fonctions économiques d'un port de commerce appliquée à Rouen.</i>	
SECTION I. — La théorie de M. Paul de Rousiers.	82
SECTION II. — La disparition du rôle commercial théorique	85
A. — A Rouen	85
B. — Dans les relations internationales modernes	88
SECTION III. — Essai d'une théorie nouvelle	90

DEUXIEME PARTIE

Fonction commerciale

CHAPITRE PREMIER. — *Le milieu commercial rouennais.*

SECTION I. — Les facilités présentées par Rouen pour l'exercice de la fonction commerciale	95
SECTION II. — L'agglomération rouennaise	98

SECTION III. — L'importance du port dans la vie rouennaise	101
SECTION IV. — Les conceptions commerciales rouennaises	103
CHAPITRE II. — <i>Rouen et Le Havre.</i>	
SECTION I. — Les caractéristiques du trafic ha- vrais	108
SECTION II. — La spécialisation du port de Rouen. L'union entre Rouen et Le Havre.	112
CHAPITRE III. — <i>Les courants commerciaux.</i>	
SECTION I. — Les importations	116
SECTION II. — Les exportations	120
CHAPITRE IV. — <i>Le port de Rouen. — Port de transit.</i>	
SECTION I. — L'arrière-pays	127
SECTION II. — Les moyens d'évacuation.....	130
A. — La voie fluviale et la voie ferrée	130
La Seine fluviale	130
La voie ferrée.....	133
B. — Leur utilisation.....	135
SECTION III. — Les opérations.....	139
A. — Le transit	139
B. — L'entrepôt	142
Les entrepôts vinicoles.....	143
Les hydrocarbures	145
SECTION IV. — La question des zones franches..	147
CHAPITRE V. — <i>Le commerce du port.</i>	
SECTION I. — Les hommes et les capitaux....	151
SECTION II. — Les marchés du port de Rouen..	155
SECTION III. — Le commerce du port	160

TROISIÈME PARTIE

Fonction industrielle

CHAPITRE PREMIER. — *Généralités.*

SECTION I. — Les caractères spéciaux de la fonction industrielle du port de Rouen	167
SECTION II. — La place du port dans l'importance industrielle de la région rouennaise	170
SECTION III. — Facteurs de l'importance de la fonction industrielle à Rouen...	173

CHAPITRE II. — *Les principales industries du port de Rouen.*

SECTION I. — Les industries chimiques.....	180
A. — Produits chimiques	181
B. — Hydrocarbures	186
C. — Papiers	196
SECTION II. — Les industries mécaniques	199
A. — Usines métallurgiques	199
B. — Chantiers de constructions navales	203
SECTION III. — Les industries de conditionnement.	207
A. — Le charbon	208
B. — Le bois	214

CHAPITRE III. — *Les industries du port devant la crise.*

SECTION I. — Les industries lourdement atteintes par la crise	216
A. — Usines métallurgiques.....	216

B. — Chantiers de constructions navales	218
C. — Produits chimiques	221
SECTION II. — Les industries qui n'ont été que peu atteintes par la crise ou ne le furent que par le jeu de me- sures artificielles	224
A. — Industrie du bois	224
B. — Industrie charbonnière....	225
SECTION III. — Les industries dont la crise a ac- compagné ou facilité le dévelop- pement	227
A. — L'industrie des hydrocarbu- res	227
B. — Les papeteries.....	228
CHAPITRE IV. — <i>L'importance réelle du rôle indus- triel du port.</i>	
SECTION I. — Le rôle industriel théorique et les réalités rouennaises	230
SECTION II. — Les tonnages réalisés par les indus- tries au port.....	234
SECTION III. — Vue d'ensemble et perspectives d'avenir	238
CONCLUSION	243
BIBLIOGRAPHIE	251

IMPRIMERIES L E S
PRESSES MODERNES

ATELIER ET DIRECTION :
96, GALERIE BEAUJOLAIS-
PALAIS-ROYAL-PARIS (1^{er})
